Rocznik III

JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 2

Samochód

30 groszy

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

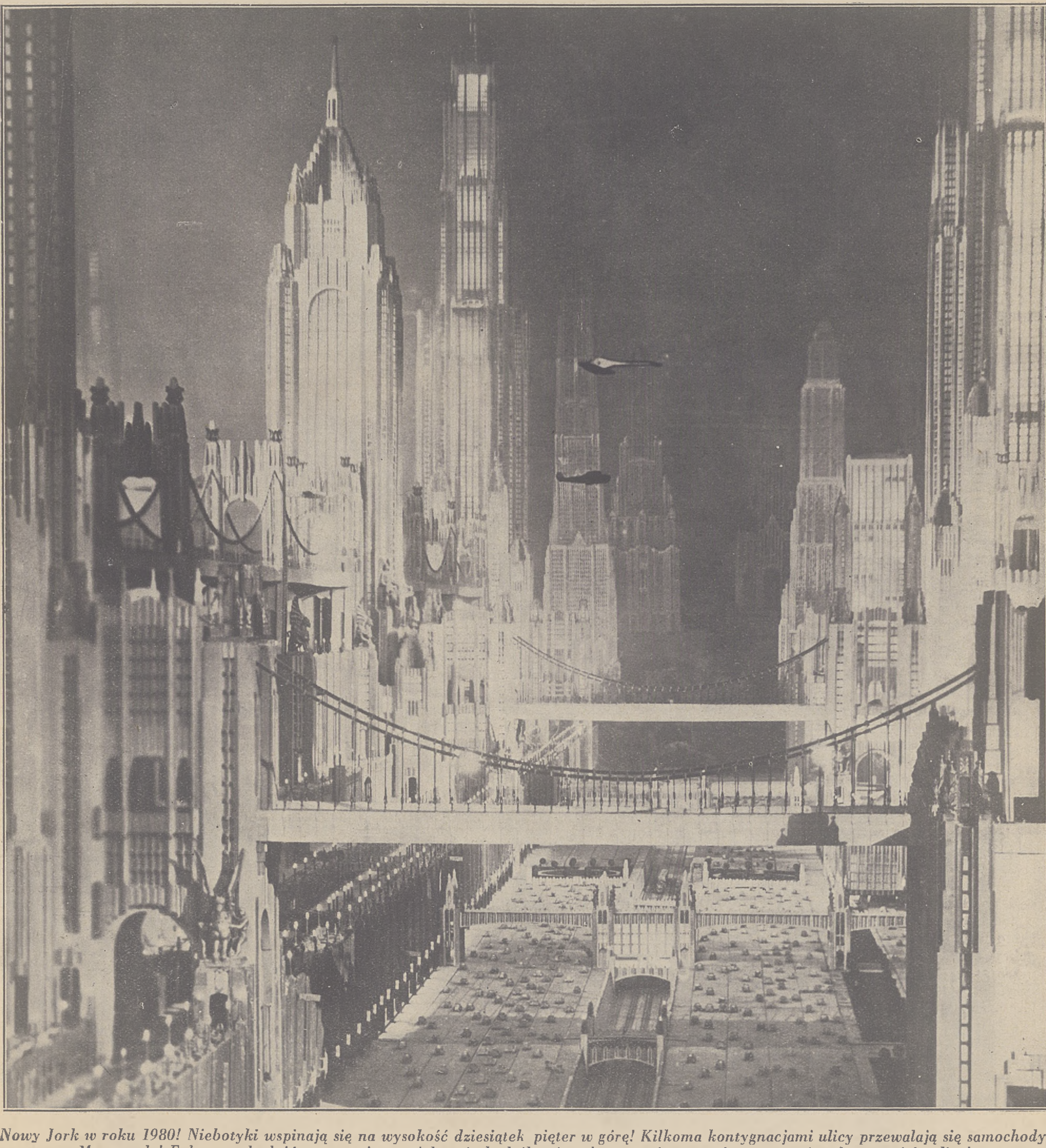
TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

12. październik 1930

Miasto przyszłości!



Nowy Jork w roku 1980! Niebotyki wspinają się na wysokość dziesiątek pięter w górę! Kilkoma kontygnacjami ulicy przewalają się samochody. Morze całe! Fale przechodniów toczą się specjalnemi chodnikami, połączonemi mostami, rzuconemi nad przepaścią ulicy!

Współrzędność praw benzyny i mieszanek

Przychodzi nam zreasumować dzisiaj to wszystko, co w poprzednich 2 artykułach napisaliśmy na temat polemiki: czy należy już teraz wprowadzić przymusowe mieszanki spirytusowo-benzynowe na rynek, czy też chwilowo nie stwarzać przymusu? Nim jednak do właściwego tematu przystąpimy zastanówmy się nad tem, czy wprowadzenie spirytusu jako paliwa płynnego jest w tej chwili z punktu widzenia interesów prywatno-gospodarczych uzasadnione? Monopol spirytusowy sprzedaje w tej chwili spirytus do mieszanek napędowych po cenie 52 gr na 1 ltr, co jednak czynić może tylko odnośnie do nieznacznych ilości — w przeciwnym bowiem razie Skarb Panstwa ponieść by tu musiał znaczne straty, skoro monopol zakupuje spirytus od gorzelń rolniczych po 85.53 gr. do 100.02 gr. za 1 ltr. 100%, od drożdżowych po gr. 44.51 za 1 ltr. 100%, od innych przemysłowych po gr. 72,36 za 1 ltr. 100%, do czego dochodzą jeszcze dalsze koszty za transport, rektyfikację, administrację w wysokości około 29 gr. za 1 ltr.

Zestawienie nr. IX.

1.1 kg mieszanki w stos. 50:50 odpowiada 1 kg benzyny	730/40
Cena detaliczna benzyny motorowej = 0.85 za - ltr = za 1 kg . . .	1.150 zł.
0.55 kg benzyny 730/40 × 1.15 . . .	0.635 „
pozostaje na 0.55 kg spirytusu (07 ltr)	0.515 „
Koszty monopolu	0.063 „
Podatek konsumcyjny (15.40 za 100 kg)	0.085 „
12 proc. kosztów sprzedaży	0.061 „
pozostaje na 0.7 litr	0.306 „
pozostaje na 1 ltr spirytusu	0.436 „

Przy dzisiejszej cenie benzyny w detalu wynoszącej 85 gr. za 1 litr pozostałaby jako cena zakupu przez monopl za 1 ltr. spirytusu 100%-ego, użytego do mieszanki, kwota 43,60 gr., a niewątpliwą jest rzeczą, że koszt produkcji spirytusu tak niskiego poziomu nie będzie mógł osiągnąć, tak iż konkurencja z benzyną bez znacznej doplaty ze strony Skarbu, jest zupełnie wykluczona.

Usiłowania sfer przemysłowo-rolniczych w kierunku wprowadzenia spirytusu jako paliwa płynnego są zupełnie zrozumiałe i tłumaczą się nietylko szukaniem dróg wiodących do poprawy bardzo złej sytuacji rolniczej, lecz także naśladownictwem państw zagranicznych. Przy naśladownictwie tem jednak nie wolno zapominać, że niema ani jednego państwa, któreby, mając własną produkcję benzyny, wprowadziło spirytus jako materjał napędowy. Uczyniły to tylko państwa takie, jak Węgry i Czechosłowacja, które produkcji ropy albo wcale nie mają, albo też tylko w minimalnej ilości.

Nie daloby się gospodarczo niczem uzasadnić, by zmuszać utrzymujący się z trudem przemysł naftowy do ograniczenia jego udziału w konsumcji krajowej i zwiększenia przynoszącego stratę eksportu w tym celu, by miejsce na rynku zrobić alkoholowi. Pomijamy już fakt, że straty Skarbu Państwa — poza dopłatą do spirytusu — zwiększyłyby się jeszcze przez utratę podatku konsumcyjnego od benzyny. Stwierdzić więc można, że kolej na spirytus przyjść może dopiero wtedy, kiedy własnej benzyny zacznie brakować.

Prawo odpędu dla wszystkich gorzelń wynosi obecnie 950.000 hl. 100%. Rzeczywisty odpęd był jednak znacznie mniejszy i wynosił około 660.000 hl 100%, t. zn., że możliwości pokrywania braku materjałów napędowych przez zwiększanie produkcji spirytusu są olbrzymie — możemy przeto być zupełnie spokojni, że i w przyszłości potrafimy obejść się bez importu obcych materjałów napędowych, tembardziej, że przy poważnem zwiększeniu produkcji spirytusu, koszt jego produkcji powinienby się znacznie obniżyć.

Reasumując, stwierdzić musimy, że narazie przynajmniej mamy dość surowca w ropie i poza ropą, i że przy należycie zorganizowanej współpracy państwa z kapitałem prywatnym, możemy go mieć właściwą ilość we właściwym czasie, nie mamy przeto potrzeby obawiać się kryzysu paliwa płynnego, a nie wolno nam nawet myśleć o możliwości jego importu.

Rzecz inna, że na czasie są wszelkie oszczędności w dziedzinie konsumcji i produkcji nafty oraz jej przetworów, podobnie zresztą jak i należytego przygotowania się do wzmożonej produkcji i zbytu mieszanek. W tej materji interesujące są rezolucje Komisji Racjonalizacji stołecznej Izby przemysłowo-handlowej których publikacją kończymy nasze uwagi:

Komisja Racjonalizacji stołecznej Izby przemysłowo-handlowej wyraziła opinję, że:

1) konieczne jest przeprowadzenie zmiany przepisów o normach właściwości przetworów ropnych dla celów napędowych, w kierunku obniżenia tych norm celem uniknięcia ograniczenia ilości będących do dyspozycji przetworów, przyczem za podstawę norm należałoby przyjąć projekt Polskiego Komitetu Normalizacyjnego.

2) W szczególności zaś należałoby:

a) obniżyć normy ustalone przez władze wojskowe, a dotyczące: zbyt wąskich granic wrzenia benzyn, wysokich punktów zapłonu dla olejów gazowych, zbyt niskich punktów krzepnięcia przy olejach smarowych i cylindrowych oraz usunąć z norm dla oleju wulkanowego (wagonowego) tak zwaną liczbę gudronową, dającą fałszywy obraz jakości oleju, a utrudniającą produkcję;

b) obniżyć normy ustalone przez władze kolejowe, w odniesieniu do olejów smarowych, cylindrowych i wulkanowych podobnie jak pod a), oraz w odniesieniu do nafty: dostosować wymagany punkt krzepnięcia do norm ustalonych w projekcie Polskiego Komitetu Normalizacyjnego;

c) obniżyć normy ustalone przez przedsiębiorstwa elektryczne w odniesieniu do olejów transformatorowych, zarówno co do zbyt niskich punktów krzepnięcia, jak i liczby zesmalania;

3) zbyt wysokie normy, stawiane olejom smarowym i transformatorowym, powodują rafinowanie olejów i związane z tem znaczne straty substancyj przy ich fabrykowaniu, co wpływa na zmniejszenie się produkcji olejów, smarów i nafty do oświetlenia, oraz uszczupla środki niezbędne dla sfinansowania nowych wierceń;

4) dla przyszłego zastąpienia przetworów ropnych jako środków napędowych mieszankami, opartemi przedewszystkiem o spirytus, należałoby:

a) rozwinąć na szerszą skalę produkcję spirytusu bezwodnego, który, jak wykazały dotychczasowe próby jest najodpowiedniejszym do zastosowania w mieszankach,

b) ustalić typy zasadnicze mieszanek, z punktu widzenia zawartości procentowej, spirytusu, lotności i odporności na wpływy temperatury, gdyż stosowanie mieszanek równolegle z benzyną, wymaga ich normalizacji,

c) uregulować należycie sprawę ceny spirytusu, przeznaczonego na cele napędowe, aby mieszanki nie były droższe od benzyny;

5) należy ponadto prowadzić planową propagandę stosowania w praktyce mieszanek napędowych, znajdujących się w sprzedaży, przy równoczesnem ułatwieniu przemysłowi gorzelniczemu rozwinięcia produkcji i zbytu spirytusu technicznego na cele napędowe, drogą wydania odpowiednich zarządzeń przez Dyrekcję Państwowego Monopolu Spirytusowego;

6) zastosowanie mieszanek opartych na spirytusie nie wymaga specjalnych zmian konstrukcyjnych w motorach, nowoczesne bowiem silniki wysokoprężne są przystosowane do mieszanek, przyczem w wyniku dają zwiększenie szybkości pojazdu, jak i sprawności działania motoru, przy jednoczesnem zmniejszeniu ilości i kosztów paliwa;

7) zastosowanie mieszanek benzolowych uzależnione jest od dalszego rozwoju zakładów koksowniczych i gazowniczych oraz od wyniku prób, które powinny być nadal intensywnie prowadzone;

8) konieczne jest przeprowadzenie dalszych badań nad zastosowaniem jako paliwa płynnego cięższych węglowodorów, a przedewszystkiem nafty i w razie pozytywnych wyników obniżenia podatku konsumcyjnego od nafty na cele napędowe.

Produkcja benzyny metodą hydracyjną

W dobie obecnej benzyna stanowi najcenniejszy produkt naftowy, gdyż w miarę coraz większego stosowania silników spalinowych popyt na nią stale wzrasta. W związku z tem przemysł rafineryjny czynił wciąż wysiłki w kierunku zwiększenia wydobycia z ropy olejów lekkich kosztem olejów ciężkich. Przy dotychczasowych metodach maksymalna ilość benzyny, otrzymywanej z ropy przy pomocy t. zw. krakowania sięga 50 proc., podczas gdy z końcem XX. wieku ilość ta wynosiła zaledwie 13 proc. W latach ostatnich niemiecki koncern chemiczny I. G. Farbenindustrie doszedł do przełomowych wyników w tym kierunku w związku z jego pracami ogólnemi nad syntezą węgla z wodorem, tak zwanem upłynnianiem węgla. Prace te dały o tyle konkretne wyniki, że obecnie I. G. Farbenindustrie w swych zakładach w Lenna i Merseburgu produkuje benzynę syntetyczną dla celów rynkowych (1928 r. — 120 000 ton). Syntetyczne otrzymywanie benzyny względnie olejów lekkich dało się również zastosować do olejów ciężkich, które w stosunku dowolnym, a nawet bez reszty mogą być przetwarzane na oleje lekkie. Jednak w dziedzinie tej, związanej ściśle z całokształtem przemysłu naftowego, I. G. Farbenindustrie nie działa na własną rękę i w 1927 r. zawarła z amerykańskim koncernem naftowym „Standard Oil“ umowę prowizoryczną, która, po uprzedniem wypróbowaniu patentu I. G., w listopadzie 1929 r. stała się ostateczną. Na mocy tej umowy zawiązane zostało przedsiębiorstwo pod nazwą Standard I. G. Co., które będzie miało za cel eksploatację patentu I. G., dotyczącego hydracji olejów ciężkich (z wyłączeniem Niemiec, w obrębie których I. G. pozostaje zupełnie samodzielna). — Większość kapitału akcyjnego przedsiębiorstwa będzie w rękach Standard Oil, wkładem koncernu niemieckiego jest jego patent, za który oprócz współudziału w Standard I. G. Co. otrzymał on, o ile wiadomo, jednorazową rekompensatę pieniężną (na tej ostatniej I. G. szczególnie zależało ze względu na obecne położenie finansowe rynku niemieckiego).

Jak wynika z ogłoszonego niedawno sprawozdania koncernu naftowego Royal Dutch Shell za 1929 r., koncern ten nawiązał kontakt ze Standard I. G. Co. Fakt ten wzmacnia jeszcze światowe znaczenie Standard I. G.

Nie należy oczekiwać w bliskiej przyszłości dużej produkcji benzyny, otrzymywanej na drodze hydracji olejów ciężkich, gdyż zniżka cen wszelkich produktów naftowych skłania do ostrożności w inwestycjach rafineryjnych. Nie mówiąc już o tem, że w razie rozbudowy urządzeń, przystosowanych do hydracji olejów ciężkich, nastąpiłaby nadpodaż benzyny, która obniżyłaby specjalnie silnie jej ceny. To też fakt, że patenty hyracyjne znajdują się w ręku Standard Oil i Royal Dutch Shell, kontrolujących znaczną część produkcji światowej — daje gwarancję, że rozbudowa ta będzie postępowała równolegle z rozwojem zapotrzebowania na oleje lekkie. W przyszłości jednak metoda hydracyjna będzie prawdopodobnie niepodzielnie panowała w dziedzinie produkcji olejów lekkich i usunie nieco na dalszy plan kwestję wyczerpania się ropy, której zasoby przy obecnych metodach rafineryjnych szczególnie w Ameryce wystarczą na stosunkowo niedługi czas.

Rajd automobilowy pań

Rajd pań, którego organizacja spoczywała w rękach Automobilklubu Polski zamknął tegoroczny sezon samochodowy w stolicy. Trasa rajdu rozłożona była na trzy etapy i obejmowała w sumie 1 155 klm.

I etap (27 września) prowadził z Warszawy przez Mińsk Mazowiecki, Białą Podlaską, Brześć nad Bugiem, Prużany, Białowieżę do Białegostoku (443 klm).

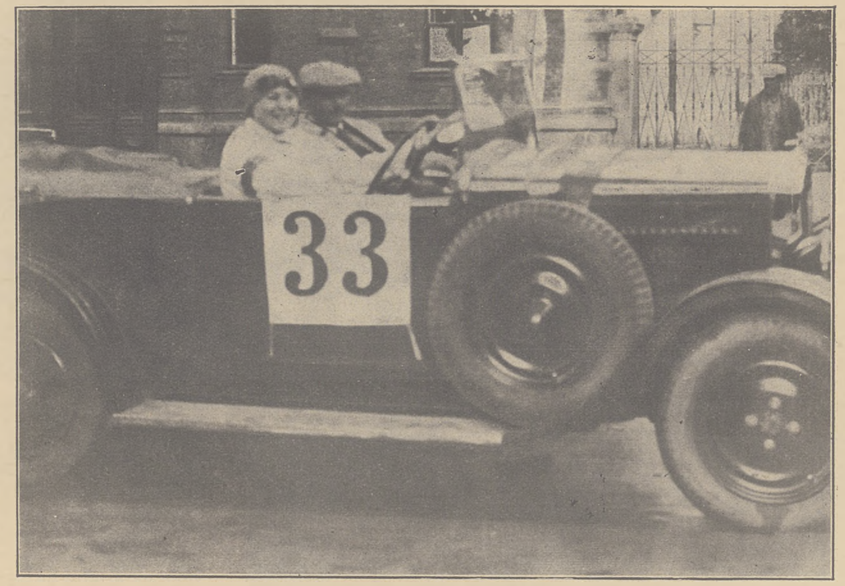
II etap (28 września) z Białegostoku, Sokółki, Radunia, Pirciupie do Wilna, (261 klm).

III etap (29 września) z Wilna przez Raduń, Grodno, Białystok, Zambrów, Ostrów Mazowiecki, Wyszków, Serock, Żegrze, Jabłonnę do Warszawy (460 klm).

Na starcie w Warszawie stanęło do rajdu dziewięć konkurentek, a wśród nich znane automobilistki, jak panie: Koźmianowa (Austro-Daimler), Romerowa (Citroën), Śliwińska, Toepferowa i Skarbek-Tłuchowska (Praga-Piccolo), Stalowska (Praga-Alfa), dalej Podhorodeńska, Baczewska, hr. Romerowa i Gawłowa (Citroëny) i Zajączkowska (Tatra). — Z uznaniem podkreślić należy udział w rajdzie zespołu fabrycznego „Pragi".

Doskonałe automobilistki panie Gebethnerowa i Regulska nie startowały w tym roku w rajdzie, a szkoda, bo mielibyśmy wówczas coś w rodzaju mistrzostw samochodowych dla pań z udziałem najlepszych kierowczyń.

Z Warszawy wyruszyło więc dziewięć maszyn; niestety, na każdym etapie sznur ten coraz bardziej się skracał, bo już z Białegostoku na drugi etap ruszyło osiem, a trzeci z Wilna rozpoczęło siedem maszyn, rajd zaś ukończyło tylko sześć. Teoretycznie biorąc, gdyby rajd składał się z dziewięciu etapów, na metę przybyłby tylko komandor z wicekomandorami i gospodarzem. Ale to tylko w teorji. W praktyce każda z tych sześciu zawodniczek sprostałaby dużo wyższym wymaganiom i z powodzeniem mogłaby startować, jeżeli już nie w rajdach międzynarodowych, to w każdym innym, zakrojonym na kilka tysięcy kilometrów.



Start uczestników z pod lokalu A. P. w Warszawie. Na rycinie p. Śliwińska z komisarzem rajdu na Pradze-Piccolo.

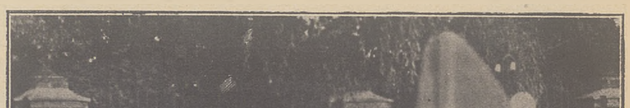
Kiedy już na pierwszym etapie p. Romerowa musiała wycofać się z powodu pęknięcia resoru straciła w niej p. Koźmianowa najpoważniejszą rywalkę. Na tymże samym etapie uległa wypadkowi p. Zajączkowska. Taterce „nawaliła kicha" na wirażu i wóz zarzucił, no i biedna maszyna wpadła w rów i położyła się na plecy. Na szczęście pasażerowie wyszli cało z akrobatycznych popisów Tatry. Po wyciągnięciu maszyny na szosę okazało się, że był to tylko swawolny wybryk — zresztą bardzo poczciwej Tatry — i że można nią jechać dalej. Pogięte błotniki, rozbita szyba i przekształcone fantazyjnie reflektory świadczyły o niemiłem przejściu.

W drugim dniu odbyła się próba szybkości na 2 klm na 8 kilometrze pod Wilnem Zwyciężyła p. Koźmianowa, rutynowana kierowczyni na swym doświadczonym ADR, drugie i trzecie miejsca zajęły panie Stalowska i Podhorodeńska. Szczęśliwym pomysłem było urządzenie próby zręczności, która stanowiła rodzaj próby akceleracji. Tutaj znowu najlepszy czas osiągnęła p. Koźmianowa, dalsze panie Stalowska i Baczewska.

Trasa rajdu nie była w roku bieżącym tak trudna, jak w ubiegłym. Dalej odpadła rów-



P. Stalowska na Pradze-Alfa zajęła w ogólnej klasyfikacji rajdu trzecie miejsce.

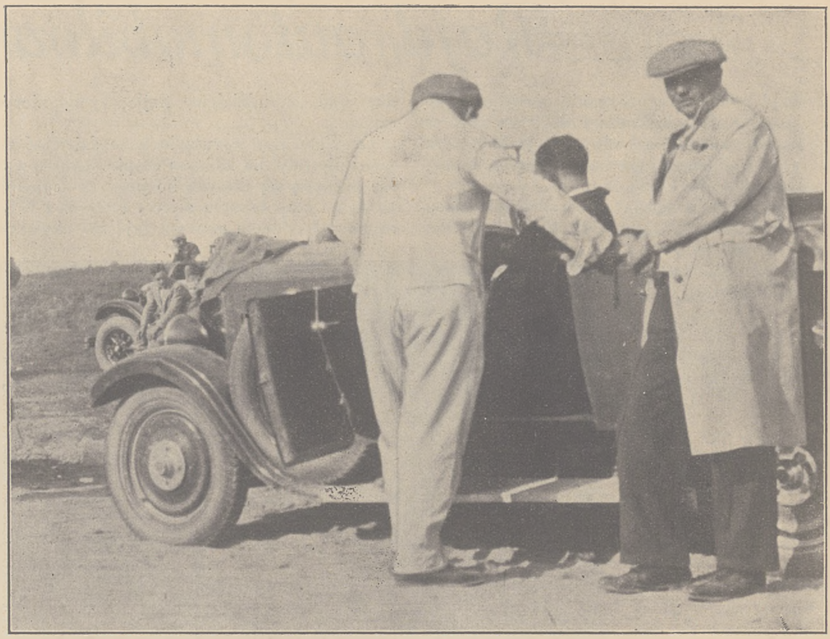


Parking samochodów rajdowych w Lublinie. Na rycinie moment zaopatrywania maszyn w paliwo.

niez próba górska, którą wcielono w ub. roku i która się odbyła na dość trudnym odcinku pod Tyrawą Wołoską. Za Wilnem szosa stromemi serpentynami prowadzi na górę Ponarską. Była to nielada próba zręczności dla wszystkich kierowczyń. Na pierwszych stu kilometrach od Białegostoku szosa jest szeroka i dobrze utrzymana. Wszędzie rygor i dyscyplina, furmanki trzymały się na uboczu, pozostawiając rajdzistkom wolny środek szosy. Droga z Ostrowa do Wyszkowa, która jeszcze w czerwcu tego roku była w znośnym stanie, obecnie przypomina powierzchnię krajobrazu księżycowego, widzianego przez silny teleskop. Opłakana jest również — ale tylko odcinkami szosa dojazdowa z Jabłonnej do stolicy.

Punkt kontrolny ostatni znajdował się na Pelcowiźnie i tam też sześciu kierowczyniom wpisano do książki kontrolnej — czas przybycia na metę rajdu.

Jeżeli rozpatrzeć wyniki rajdu pod względem technicznym, to bezwzględne zwycięstwo należy przyznać zespołowi Praga-Piccolo, który uzyskał najwięcej punktów dodatnich. Maszyny te brały po raz pierwszy oficjalny udział w rajdzie i wykazały swe wszechstronne zalety. O Austro-Daimlerze p. Koźmianowej trudno coś pisać. Jest to maszyna, na której p. K. bierze udział prawie we wszystkich imprezach automobilowych i która dotąd jej nie zawiodła. Natomiast najgorzej spisał się zespół Citroenów, z którego szczęśliwie ukończyła rajd jedna maszyna z p. Baczewską. Nieukończenie rajdu przez trzy maszyny tego zespołu należy przypisać pechowi kierowczyń. Citroeny, to również wypróbowane wozy rajdowe, które już niejednokrotnie zwyciężyły w rajdach. Że Tatra nie ukończyła rajdu, to również należy przypisać jej kierowczyni.



Przygotowania maszyn do próby płaskiej pod Landwarowem.



Grono uczestników rajdu na szosie pod Wilnem.

Wspomnieć jeszcze wypada, że Wileński Automobilklub urządził z okazji rajdu „Zjazd gwiaździsty do Wilna", w którym wziął udział znany sportsmen z Bydgoszczy p. Henryk Lundt. Był on jedyny zapisany na liście zjazdu. Uzupełnieniem zjazdu był „Pościg za lisem", który stanowił zakończenie sezonu Klubu wileńskiego.

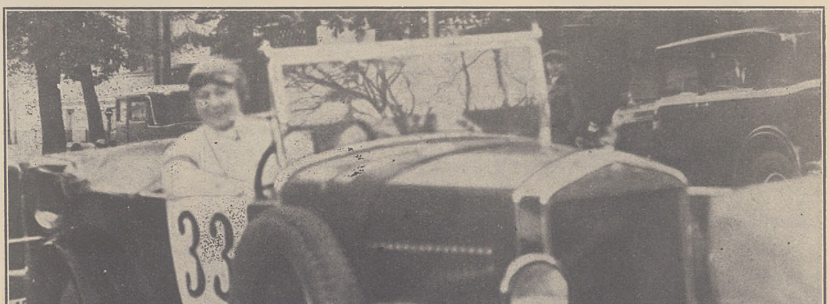
* * *

Nazajutrz w Automobilklubie odbyło się oficjalne ogłoszenie wyników i rozdanie nagród. Pierwsze miejsce zajęła, oczywiście, pani Koźmianowa, która poza wielką rutyną i umiejętnością rozporządzała najsilniejszą w rajdzie maszyną. Drugie miejsce przypadło w udziale pani Śliwińskiej, jadącej w teamie maszyn Praga-Piccolo. Ten team w osobach pań Śliwińskiej, Toepferowej i Skarbek-Tłuchowskiej zdobył nagrodę zespołową, uzyskując w sumie pokaźną ilość punktów dodatnich.

Trzecie miejsce w klasyfikacji zajęła pani Stalowska na Praga-Alfa. Maszyny te poraz pierwszy wzięły udział w imprezie sportowej i zaprezentowały się z najlepszej strony.

Nagrodę pocieszenia przyznało jury pani Podhorodeńskiej, której już poraz piąty pech staje na drodze do zwycięstwa. Należałaby się jej również nagroda za wytrwałość. Jeździć na rajdy nietylko po nagrody, lecz dla własnej satysfakcji sportowej — jest to zjawisko niecodzienne i godne naśladownictwa.

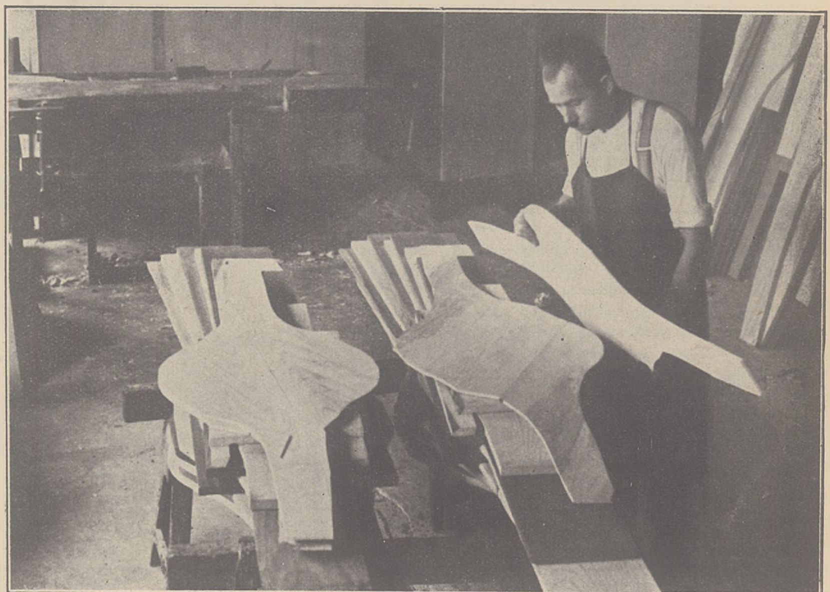
P. Grabowskiemu, który już poraz piąty prowadził rajd pań, oraz jego współpracownikom: pp. Szydelskiemu, Maryańskiemu i Bormanowi również należałyby się nagrody za sprężystość organizacji i takt, z jakim starali się ułatwić paniom osiągnięcie jak najlepszych wyników sportowych.



Meta rajdu znajdowała się na Pelcowiźnie. Na rycinie p. Śliwińska, która zajęła drugie miejsce w ogólnej klasyfikacji na Praga-Piccolo.

ŚMIGŁO zwycięzcą przestworza

Gdy mowa jest o śmigle, każdy z nas ma oczywiście na myśli śmigło lotnicze. Określenie „śmigło lotnicze" jest może o tyle słuszne, że przyrząd ten najszersze zastosowanie znajduje właśnie w lotnictwie. Nie każdy jednak wie, że śmigło „lotnicze" oddaje niemniej poważne usługi w innych dziedzinach lokomocji zgoła nielotniczej. Posługują się niem z powodzeniem w sporcie wodnym, a mianowicie przy t. zw. ślizgowcach. I w tym wypadku znów napotykamy na pewną nieścisłość w określeniu, o ile chodzi o określenie „sportu wodnego". Gdyż dzisiejsze ślizgowce wodne wyrastają coraz bardziej poza ciasne ramy sportu, dążąc z jak najlepszemi wynikami ku stworzeniu szybkobieżnej komunikacji wodnej. Specjalnie w ostatnich dniach były one tematem ciekawych rozważań w związku z mającem niebawem nastąpić otwarciem „ekspresu" wodnego na Dunaju, łączącego Wiedeń z Budapesztem przy pomocy olbrzymich luksusowych ślizgowców w czasie o 4 godziny krótszym niż najszybsze połączenie kolejowe. Tak więc i ta dziedzina zastosowania śmigła zatraca coraz bardziej charakter miłej zabawki rekordsmenów i przeradza się w czynnik, dający nam korzyści bardzo pozytywne.



Przycięte prowizorycznie deski, przeznaczone na śmigło, układa się w przewidzianej zgóry kolejności.

Dalej spotykamy śmigło przy pracy w saniach motorowych, gdzie zdołało ono w krótkim czasie wyrugować prawie wszystkie inne sposoby zapędu. Dla nas, mieszkańców kraju o klimacie umiarkowanym, sanie motorowe są i pozostaną nadal przyrządem czysto sportowym. Nie należy jednak zapominać, że dla krajów z ostrą zimą, jak np. w Rosji a w jeszcze większym stopniu w Syberji tworzą one przez szereg miesięcy w roku jedyny prawie szybki środek komunikacji. Dość wspomnieć o słynnych „saniach" bolszewickich, wystawionych na ostatniej berlińskiej wystawie lotniczej, które później budowane w większych ilościach odbywały piękne rajdy na dystansie kilku tysięcy kilometrów. Sanie te oddają dziś władzom bolszewickim nieocenione usługi podczas zimy przy przewożeniu poczty i jako łącznik władz administracji kraju.

Tak więc śmigło „lotnicze" zdobywa sobie jako środek napędowy coraz to szersze pole działania, nie zadowalając się bynajmniej swą pierwotną rolą w lotnictwie samem.

Nic więc dziwnego, że wobec olbrzymiego rozwoju lotnictwa i jak najlepszych perspektyw w dziedzinach wyżej wymienionych, z biegiem czasu powstał poważny dział przemysłu, zatrudniający się wyrobem śmigieł lotniczych.



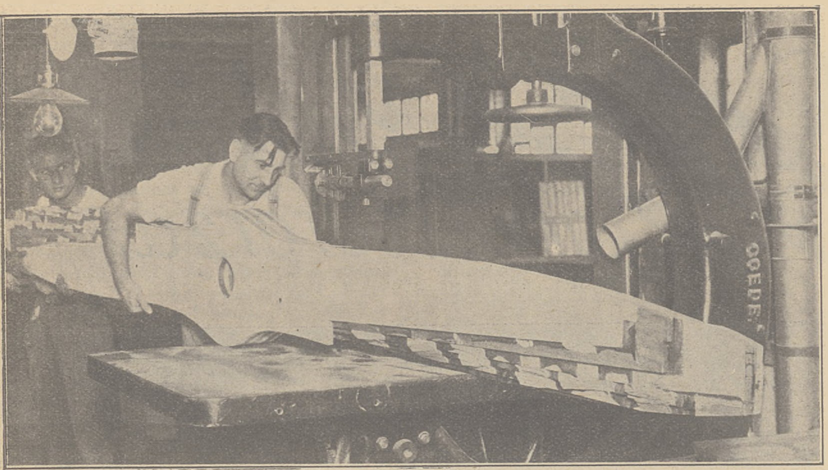
Poszczególne warstwy śmigła spaja się specjalnym klejem pod wysokiem ciśnieniem.

Dla laika jest śmigło lotnicze jedną z najciekawszych, a raczej najbardziej pociągających wyobraźnię, częścią samolotu, chociażby dlatego, że piękną linją, ciekawym kolorytem różnych gatunków i lśniącą politurą najbardziej rzuca się w oczy. Wreszcie i dlatego, że jest tym czynnikiem widocznym, który, wirując w zawrotnem tempie, jest dla widza jakoby uzmysłowieniem szalonego pędu. To też przy kapotażu i innych wypadkach lotniczych, przy których śmigło ulega złamaniu, przygodni widzowie zawsze starają się zdobyć kawałek śmigła „na pamiątkę".

Dla technika śmigło jest — jak zresztą każda inna część samolotu — przedmiotem troskliwego i sumiennego opracowania i rozległych studjów, gdyż stworzenie dobrego śmigła nie jest bynajmniej zadaniem łatwem.

Już sama fabrykacja śmigła stawia wytwórcę przed szereg trudnych zadań i zagadnień tembardziej, że każde śmigło, zależnie od przeznaczenia posiadać musi różne cechy charakterystyczne. Zależnie więc od tych wymagań nadaje się śmigłu odpowiednią strukturę wewnętrzną, zaczynając już przy doborze materjału, a więc drzewa — gdyż olbrzymią większość śmigieł wyrabia się do dziś dnia jeszcze z drzewa.

Już ta pierwsza kwestja przysparza fabrykantowi licznych kłopotów. Drzewo bowiem, przeznaczone do fabrykacji śmigieł, musi być



Dokładnie wysuszony blok ze spojonych desek uzyskuje właściwy kształt pod piłą taśmową.

beznaganne i bez skazy pod wielu względami. A więc nie może mieć ani najdrobniejszego pęknięcia ani najmniejszego sęka ani wogóle jakiejkolwiek wady w strukturze włókien. Pozatem musi być dokładnie wysuszone. To też składnice drzewa, przeznaczonego na budowę śmigieł cieszą się najtroskliwszą opieką. Podłużne bloki o grubości ca. 2 cm leżą tam ściśle posegregowane według gatunków drzewa i zaopatrzone są w tabliczki, wyszczególniające wszystkie właściwości wykazane w próbach laboratoryjnych, dokąd z każdej partji drzewa przesyła się odpowiednie próbki. Skomplikowane próby odporności na ciśnienia, wytrzymałości na zgięcie itp. dostarczają ścisłych danych o właściwości materjału. Cenny ten magazyn zaopatrzony jest w potężne ogrzewane ekshaustory, które usuwają wszelką wilgoć z powietrza i utrzymują temperaturę w magazynie zimą i latem stale na tym samym poziomie .

Z gatunków drzewa, stosowanych do wyrobu śmigieł należy tu wymienić buk, orzech, jesion i wreszcie sosnę. Zależnie od wymagań stosuje się kombinację tylko jednego lub więcej gatunków drzewa dla jednego śmigła. Decyduje tu przedewszystkiem moc silnika, dla którego śmigło jest przeznaczone. Silnik bowiem słabszy wymaga śmigła lżejszego, a więc śmigła z materjału lżejszego. W tym wypadku śmigła wyrabia się wyłącznie z drzewa sosnowego. Dla silników o większej mocy dodaje się w miarę potrzeby cięższych gatunków drzewa, a więc drzewa bukowego, orzechowego itd. Śmigła kombinowane z różnych gatunków drzewa można — o ile posiadają politurę przejrzystą — poznać na pierwszy rzut oka po różnobarwnych pasmach poszczególnych warstw.

Właściwa fabrykacja rozpoczyna się od prowizorycznego przycinania poszczególnych warstw i ułożenia ich we właściwej kolejności. Dla uzyskania jak największej odporności wobec obciążeń, działających na śmigło podczas pracy, nie wyrabia się śmigieł z jednolitego bloku, lecz zestawia się je z kilku — zazwyczaj z siedmiu do dziewięciu — warstw tego samego lub różnego drzewa, układając je w ten sposób, aby włókna poszczególnych warstw nie biegły równolegle.

Warstwy spaja się następnie zapomocą specjalnego kleju, którego zasadniczą częścią jest kazeina, i to na zimno (klej Certus). Klej ten odnacza się wielką trwałością i przedewszystkiem odpornością na wpływy atmosferyczne, jak zmiany temperatury i zmiany wilgoci. W stosowanych prawie wyłącznie śmigłach dwuramiennych każda warstwa przechodzi bez podziału wzdłuż obu ramion, a jedynie w środku wycięty jest otwór piasty w nielicznych śmigłach cztero-ramiennych mamy główne deski



Olbrzymie, ogrzewane ekshaustory osuszają powietrze i regulują temperaturę w magazynach i suszarniach.

przechodzące przez całą długość i krzyżujące się wzajemnie oraz umieszczone między nimi warstwy, które dochodzą tylko do piasty.

Aby uzyskać jak najściślejsze spojenie poszczególnych warstw, blok utworzony ze sklejonych desek, prasuje się zapomocą specjalnych ram, zaopatrzonych w silne śruby. Pod ciśnieniem prasy pozostawia się cały blok aż do chwili zupełnego wyschnięcia kleju, to zn. zależnie od okoliczności przez trzy do siedmiu dni. Po ukończeniu tej operacji rozluźnia się śruby prasy i cały blok wędruje ponownie do magazynu, gdzie oczekuje swej kolejki, wysychając w międzyczasie jeszcze dokładniej.

Teraz dopiero rozpoczyna się właściwa obróbka surowego bloku. Przedewszystkiem więc wykreśla się na bloku odpowiednie linje, poczem cały blok wędruje pod piłę taśmową, gdzie go się zgrubsza przycina. Ostateczne kształty wypracowuje się według specjalnych szablonów na dalszych maszynach precyzyjnych, poczem następuje jak najstaranniejsze wygładzenie powierzchni.

Po ukończeniu tej pracy śmigło wędruje do oddziału kontroli, gdzie zapomocą specjalnych aparatów kontrolnych poddaje się je dokładnym pomiarom, które stwierdzają, czy śmigło rzeczywiście odpowiada wymaganym wymiarom.

Jeśli śmigło próbę tę przebędzie pomyślnie, przekazuje się je do dalszych oddziałów, gdzie bada się wyrównanie statyczne, t. zn. sprawdza się, czy jego środek ciężkości leży na osi obrotu. Sprawdzenie to polega na tem, że śmigło nasadza się na wałek cylindryczny, który zostaje oparty na dwóch poziomych belkach o ostrych krawędziach. Następnie przetacza się ręcznie śmigło tam i zpowrotem. Jeśli zatrzymuje się ono, równomiernie w każdem dowolnem położeniu, to wyrównanie statyczne jest wystarczające. Nawet w razie stwierdzenia, że środek ciężkości śmigła leży dokładnie na osi, niema jeszcze zupełnej pewności, czy w biegu nie okażą się jednak pewne szkodliwe wpływy siły odśrodkowej. Dopiero jeśli siły odśrodkowe w śmigle równoważą się w zupełności, dopiero wówczas można śmigło nazwać wyrównanem dynamicznie. Urządzenia mechaniczne, służące do sprawdzania wyrównania dynamicznego, są nader skomplikowane.

Po przejściu przez te badania, śmigło wraca z laboratorjum do fabryki, gdzie zostaje ostatecznie wykończone, tj. wypolerowane. Politura ta jest czynnikiem bardzo ważnym, gdyż zależnie od stopnia wygładzenia czyli od jakości politury zależy mniejszy lub większy opór śmigła przy pracy. Dlatego też politurę tę wy-



Wykończone śmigła poddaje się jaknajdokładniejszym pomiarom w laboratorjum mierniczem.

konuje się w sposób nader staranny. Tak więc podłoga ubikacji, w której odbywa się polerowanie śmigła, znajduje się przeważnie stale pod wodą, a to dlatego, aby uniknąć wytwarzania najmniejszych chociażby ilości kurzu. Co do składu samej politury każda poszczególna fabryka śmigieł posiada swoje zazdrośnie strzeżone tajemnice. W Polsce np. firma Szomański w Warszawie zatrudnia specjalnie w tym celu dwóch Chińczyków, którzy są wielkimi znawcami tej dziedziny i przyrządzają politurę według własnych tajnych recept, przywiezionych z Dalekiego Wschodu.

Po zupełnem wykończeniu śmigła dokonuje się wreszcie próbę ciągu. Dla badań praktycznych normalnych śmigieł seryjnych siłę ciągu najprościej można zmierzyć zapomocą t. zw. „pomiaru w miejscu". W tym celu ustawia się cały, zupełnie wyekwipowany samolot w pozycji poziomej i umocowuje się go ztyłu do mocnego pala za pośrednictwem cechowanej wagi sprężynowej czyli t. zw. dynamometru. Po puszczeniu w ruch silnika ze śmigłem odczytuje się wskazania dynamometru, tj. wielkość ciągu przy różnych liczbach obrotu śmigła. Z wielkości ciągu śmigła w miejscu nie podobno jednakże przewidzieć, jaki będzie ciąg w locie. Tak więc przy próbowaniu nowych typów śmigła konieczne jest wykonanie pomiaru siły ciągu w warunkach takich, w jakich odbywa się lot rzeczywisty. Pomiary takie dają się uskutecznić dwoma sposobami. Można przedewszystkiem badać śmigło w tunelu aerodynamicznym, poddając je działaniu prądu powietrza, którego szybkość powinna być równa przewidywanej szybkości lotu. W ten sposób osiąga się mniejwięcej ten sam ruch względny co w locie. Zamiast tego można również zmontować silnik ze śmigłem na wózku i wprawić ten ostatni w ruch po szynach z szybkością taką samą jak szybkość lotu. Wyniki pomiarów zostają w obu wypadkach zestawiane w wykresach, z których z łatwością można odczytać sprawność śmigła w różnych warunkach pracy.



Gotowe śmigła, skontrolowane i wypróbowane oczekują w magazynie chwili, kiedy wyruszą w przestworza.

Wykończone i dokładnie zbadane śmigło wędruje wreszcie do magazynów, oczekując chwili, kiedy wmontowane w samolot, ślizgowiec czy sanki zacznie pruć powietrze i pociągnie za sobą w zawrotnym pędzie nowoczesny wehikuł. **Inż. M. Piechocki.**





Inż. Dennistoun Burney, konstruktor „samochodu przyszłości".

Nie powinno nikogo dziwić, że specjalne zamiłowanie do budowania samochodów o płynnej, do kropli wody podobnej linji, zdradzają właśnie konstruktorzy samolotów i statków powietrznych. Ludzi tych doświadczenie nauczyło uważać opór powietrza za śmiertelnego wroga komunikacji przyszłości. Po Rumplerze, słynnym konstruktorze płatowców i Jarsay'u, współtwórcy pierwszych „Zeppelinów", którzy obaj zajmowali się budową wehikułów lądowych o płynnej linji, obecnie zagadnieniem tem zajął się sir Dennistoun Burney, twórca olbrzyma powietrznego R 100.

I słusznie. Obecna „modna" i „nowoczesna" karoserja samochodowa, przypominająca skrzynkę od cygar, jest potwornym anachronizmem. Przypomnieć tu należy, że opór powietrza, w miarę zwiększania szybkości, wzrasta w postępie geometrycznym, to znaczy, że przy podwójnej szybkości opór powietrza wzrasta czterokrotnie, przy półtorej — dziewięćkrotnie i t. d. Po największej części maksymalną granicę szybkości samochodu stawia właśnie opór powietrza. Przy takiej szybkości więcej niż 75 proc. wydajności silnika zużywa się na przezwyciężynie oporu powietrza.

Jeśli się więc uda stworzyć formę wehikułu, stawiającą mniejszy opór powietrzu, wówczas taki sam silnik osiągnie większą wydajność, względnie słabszy motor wykaże wydajność poprzednią.

Już przy próbach Rumplera i Jarsay'a okazało się, jak wielką rolę gra racjonalny kształt wehikułu, jeśli chodzi o rozwinięcie znaczniejszych szybkości. Przytem wóz Burney'a wcale nie posiada linij idealnych, gdyż konstruktor wielką wagę kładł na wygodne umieszczenie pasażerów. Mimo to samochód Burney'a z łatwością osiąga szybkość ponad 130 klm/godz., podczas gdy poprzednio taki sam silnik o litrażu 2 950 ccm nie wyciągał więcej, niż 115 klm na godzinę.

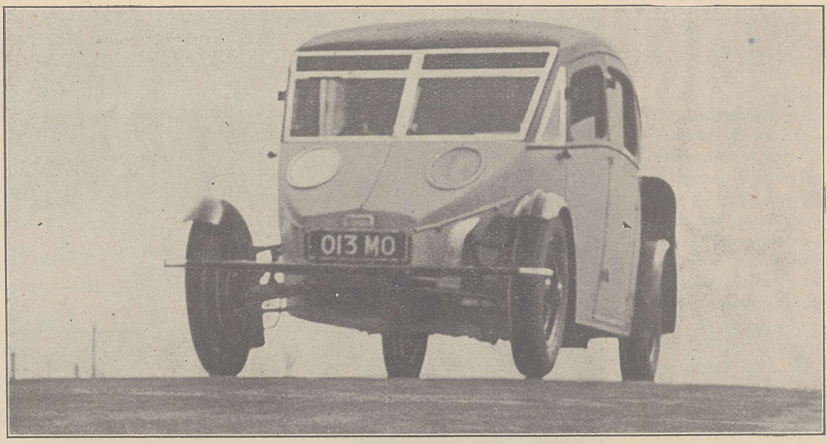
Nadwozie wehikułu Burney'a jest niezwykle interesujące pod względem konstrukcji. Całkowity blok motoru, wraz z mechanizmem napędowym został przełożony na tył wozu. Dzięki temu uzyskał konstruktor tę korzystną okoliczność, że przedział dla pasażerów znalazł się całkowicie między osiami, co w wielkim stopniu ułatwia racjonalne zresorowanie. Dalej, ze względu na zupełny brak wału kardanowego, może być karoserja dowolnie niską.

Do swego wozu zastosował Burney niewielki ośmiocylindrowy silnik Beverley-Barnes, z dwoma, zgóry sterującemi walami noskowemi. Skrzynka przekładniowa ma cztery biegi, z których trzeci działa bezpośrednio. Napęd tylnich kół następuje — jak już zaznaczyliśmy — bez pośrednictwa wału kardana, zapomocą krótkiego wału i przenośni prostokątnej. Chłodnice umieszczone są zboku, częściowo po za obrębem wozu. Pod maską znajdują się poza tem dwa silne wentylatory. Przez podniesienie olbrzymiej maski uzyskuje się bardzo wygodny dostęp do wszystkich części silnika.

Dla zmniejszenia wagi pojazdu, użyto do konstrukcji nadwozia rusztowania stalowego. Cała karoserja spoczywa na dwóch polach poprzecznych. Hamulce hydrauliczne systemu Lockheed działają na wszystkie cztery koła jednocześnie. Kierownica dozwala na odchylenia do 50 stopni, co mimo znacznego rozstawu kół czyni pojazd niezwykle zwrotnym.

Przed przednią osią, na przedłużeniu głównej ramy, znajduje się obszerne i łatwo dostępne miejsce dla baterji akumulatorów. Nie-

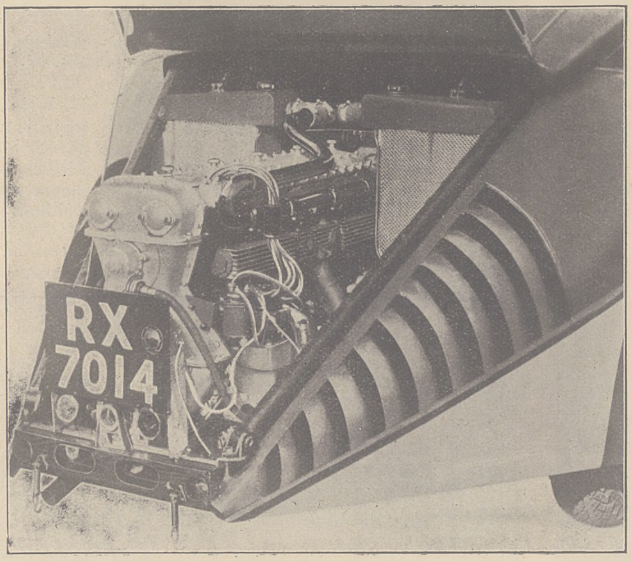
mniej praktyczne jest umieszczenie kół rezerwowych, mianowicie z obu stron wozu pozostawiono wolne miejsce między zewnętrzną a wewnętrzną ścianą drzwi, gdzie wygodnie mieszczą się dwa koła zapasowe. Oddzielne drzwiczki o mniejszych wymiarach umożliwiają dostęp do kół.



Samochód konstrukcji inż. Burney'a widziany zprzodu.

Karoserja zawiera siedem, niezwykle wygodnych miejsc dla pasażerów. Ponieważ maska przeniesioną została na tył, więc kierowca oraz jego sąsiad mają w czasie jazdy znacznie lepsze pole widzenia, niż dotąd przy samochodach normalnych. Mimo, że wóz wygląda raczej bardzo nisko i punkt ciężkości został wydatnie obniżony, można w jego wnętrzu wygodnie stać. Zostało to uzyskane przez odpadnięcie wału kardana i części pędnych pod wozem. Zaznaczyć jeszcze należy, że z pośród wspomnianych siedmiu miejsc w wozie, wszystkie stanowią wygodne fotele i niema zupełnie t. zw. strapontenów składanych.

Dzięki relatywnie znacznej wysokości karoserji, ułatwione jest wsiadanie i wysiadanie z „samochodu przyszłości", czego zupełnie powiedzieć nie można o naszych obecnych Rolls-Royce'ach i Packardach.



Ośmiocylindrowy silnik Beverley-Barnes, w który zaopatrzony jest samochód przyszłości.

Według doniesień angielskiej prasy fachowej, która o próbach Burney'a szeroko się rozpisuje, wykazuje „samochód przyszłości" jeszcze jedną, wysoce sensacyjną właściwość, mającą doniosłe znaczenie dla rozwoju komunikacji jutra. Otóż w wozie angielskiego konstruktora można, jadąc w tempie 100 klm/godz., po złych drogach, wygodnie pić np. kawę ze szklanki, nie uroniwszy ani kropelki. Osiągnięto to dzięki wielu czynnikom.

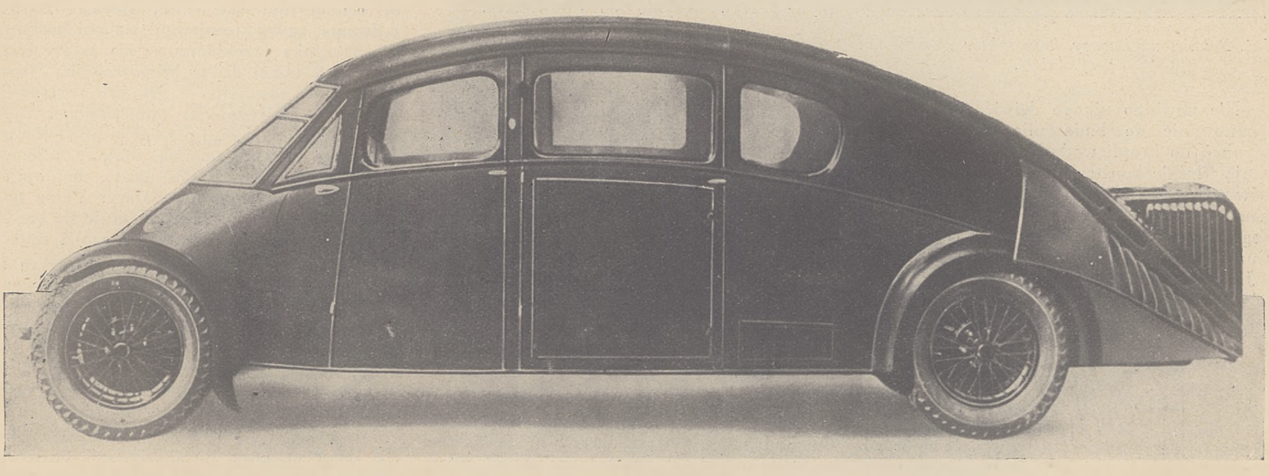
Dużą rolę gra tu niewątpliwie niezależne zawieszenie kół, podobne jak przy nowym, ośmiocylindrowym modelu Roehr (gdzie brak zupełnie przedniej osi). Poza tem powietrze, ślizgając się w czasie jazdy po „płynnych" konturach wehikułu, przyciska go tem silniej do ziemi. Prócz zmniejszenia wstrząsów powoduje to oczywiście, również lepszy „chwyt" drogi tak, że przy braniu 60-cio stopniowych wiraży w tempie 70 klm/godz. nie zauważono tendencji do „zarzucenia". Gra tu rolę również fakt, że dwie trzecie całkowitej wagi pojazdu spoczywają na tylnych kołach, co ułatwia również w znacznym stopniu kierowanie.

Jak już kilkakrotnie wspomnieliśmy, konstruktor umieścił silnik i organa napędowe za karoserją swego wozu. Jako skutek daje to prawie zupełne wyeliminowanie szmeru maszyny, tak dokuczliwego przy wyższych obrotach, oraz swądu wydzielanych spalin. Przy szybkiej jeździe słyszy się tylko świst wiatru. Jest to również zaleta nie do pogardzenia.

W ogólności stwierdzić trzeba, że zalety wehikułu Burney'a są tak oczywiste i tak wszechstronne, że przypuszczać należy, iż skonstruowanie prawdziwego „samochodu przyszłości" zostało definitywnie dokonane i pudełkowate samochody „współczesne" wkrótce znikną już z naszych miast i szos.

Jakkolwiek oko nasze nieprzywykłe jeszcze jest do samochodów o linji płynnej i wydają się nam one conajmniej dziwaczne, to nie ulega kwestji, że gdy się do ich widoku przyzwyczaimy, to będą się nam nasze dzisiejsze Rolls-Royce'y i Packardy wydawały śmiesznemi skrzynkami. Piękno bowiem leży w celowości, co uwidacznia się obecnie we wszystkich dziedzinach sztuki, szczególnie w architekturze. A czyż wóz Burney'a nie jest piękny?

Licencję Burney'a przejęła jedna z wielkich, angielskich fabryk samochodów, która podjęła się ich produkcji, wzywając ogół do poczynienia zamówień. Cóż się okazało! Pierwsze wozy, wyprodukowane przez ową fabrykę zostały w mig rozchwytane, zaś dalsze zamówienia stale wpływają, tak, że trzeba było przystąpić do produkcji seryjnej. Próby dokonane przez Burney'a tak zachwyciły automobilistów, że już cały szereg „samochodów przyszłości" krąży po drogach angielskich. Mało tego! Kilka bardzo wielkich fabryk samochodowych powzięło zamiar przejścia na produkcję samochodów o płynnej linji.



Samochód przyszłości, widziany zboku, przypomina kształtem swym sterowiec.

Ze sportu

Wyścig na szosie okrężnej koło Brna. — Wyścig o mistrzostwo górskie Europy w Rumunji. — Rajd motocyklowy Krakowskiego Klubu Motocyklowego

B r n o. (Koresp. własna.) Ubiegła niedziela stała pod znakiem wyścigów automobilowych, największej imprezy sportowej w Czechosłowacji. Odbyły się one na szosie okrężnej im. prezydenta Masaryka koło Brna. Trasa wyścigu wynosiła 29,142 klm, a kierowcy mieli nielada zadanie, bo musieli ją 17 razy okrążyć (497,4 klm). Wyścigom przyglądało się przeszło 80 tysięcy widzów, nic więc dziwnego, że za każdym razem, kiedy kierowcy mijali trybuny, towarzyszyły im niemilknące oklaski oraz okrzyki.

Punktualnie o godzinie 10-ej — na znak startera — wyruszyło 30 maszyn do boju o palmę zwycięstwa. Długo nie trwało, a już z oddali słychać było maszyny, zbliżające się do mety pierwszego okrążenia. Upłynęła krótka chwila, a tu naraz wysuwają się najgroźniejsi konkurenci: Caracciola na Mercedesie, Morgen na Bugattim, Nuvolari i Borzacchini na Alfa Romeo. Prowadzą oni, mając poza sobą o jedną minutę czasu czołowego kierowcę pozostałych. Na drugiem okrążeniu kolejność pozostała ta sama, odpadł tylko Borzacchini, który zatrzymał się z powodu drobnego defektu przy boksach. W międzyczasie minęło go pięciu dalszych konkurentów. Nadal prowadzi czołowa grupa z Caracciolą, Morgenem i Nuvolarim. Czwarte okrążenie nie przyniosło żadnych zmian; Morgen wysuwa się na czoło, Caracciola za nim z opóźnieniem 1/5 sekundy, a Nuvolari całej.

Dopiero piąte okrążenie przyniosło poważne zmiany. Czołowi kierowcy pędzą w błyskawicznem tempie przed trybunami, ale już bez mistrza Italji, który z powodu niedomagania maszyny zamierza się zupełnie wycofać. Prowadzi nadal Morgen, deptany na pięty przez Caracciolę. Borsacchini — po usunięciu defektu — rusza dalej i zajmuje dziewiąte miejsce. Na następnych okrążeniach z iście mistrzowską techniką wyprzedza licznych zawodników i zajmuje znowu czwarte miejsce. Na tem okrążeniu zdarza się wypadek. Bugatti francuskiego kierowcy Doré zarzuca na wirażu, przewraca się i rozbija o drzewo. Doré wyciągają nieprzytomnego z pod gruzów wozu. W międzyczasie tankuje Morgen i z chwilą, kiedy chce ruszyć, spostrzega, że silnik pracuje anormalnie. Również Mercedes Caraccioli zarzuca na wirażu, maszyna się przewraca, kierowca zaś wychodzi bez szwanku i chcąc niechcąc musi się wycofać. Na tem zyskuje Borzacchini i plasuje się na trzeciem miejscu.

Zbliża się decydujący moment. Morgen wykorzystuje ostatnie karty, zamienia wóz z wozem tej samej marki, prowadzonym przez ks. Leiningen i dogania. Za nim pędzą Burggaller i Borzacchini. Ale nie na długo. Borzacchini odstępuje swoją maszynę Nuvolariemu, uważając go za lepszego kierowcę. Wypoczęty mistrz Italji teraz dopiero dokazuje cudów. Pędzi w tempie iście błyskawicznem, dogania na stępnych okrążeniach w kilka minut i wysuwa się na czoło. Wzdłuż całej trasy towarzyszy mu entuzjazm publiczności. Mając czas o 4 minuty lepszy od Morgena wpada w ostatnie okrążenie. I byłby niezawodnym bohaterem dnia, gdyby mu maszyna nie odmówiła posłuszeństwa 8 kilometrów przed metą. Na metę wpada Morgen, trzy minuty później Burggaller a po 30 Nuvolari, z łzą w oku i błogim uśmiechem na twarzy.

Walka ta była prawdziwą „pieśnią łabędzią“ marki Alfa-Romeo. Przez sześć lat odnosiły wozy te zwycięstwa na wszystkich wyścigach w Europie. Teraz je wycofano i zastąpiono nowemi ośmiocylindrówkami o litrażu 2 300 ccm. W następnym wyścigu „Mille Miglia“ przejdą one chrzest ogniowy. Zwycięstwo Morgena świadczy o wysokiej klasie berlińskiego kierowcy-gentlemana, mającego w tym roku kilka wcale ładnych zwycięstw poza sobą. Ostateczny wynik tego wyścigu:

W klasie ponad 1 500 ccm: 1. V. Morgen — Ks. Leiningien (Bugatti) 497,4 klm. w 4:54:13.6; 2. Burggaller (Bugatti) 4:57:09,8; 3. Nuvolari — Borzacchini (Alfa Romeo) 5:26:13.9.

W klasie do 1 500 ccm: 1. hr. Hardegg (Bugatti) 5:07:42,8; 2. Macher (DKW) 5:34:20,4.



Na znanym torze wyścigowym Avus pod Berlinem odbyły się 28. ub. m. międzynarodowe wyścigi motocyklowe o Wielką Nagrodę Uzdrowisk. Na rycinie start do wyścigu maszyn 250 ccm, oraz . . .



maszyn o pojemności 500 ccm. Szczególnie ta kategorja cieszyła się wielkiem zainteresowaniem.

* * *

B u k a r e s z t. (Koresp. własna.) W ubiegły poniedziałek rozstrzygnięto definitywnie samochodowe Mistrzostwo Górskie Europy. Ostatniem ogniwem cyklu rozgrywek o zaszczytny ten tytuł zakończył się wyścigiem górskim na Feleac w Rumunji. Z właściwych uczestników turnieju, reprezentujących dziesięć krajów, niewielu już stawiło się we Feleac. Stawił się natomiast znakomity i predestynowany na mistrza Hans v. Stuck, by wawrzynowy wieniec swych sukcesów zakończyć nowem decydującem zwycięstwem. Na starcie ukazał się również Rudolf Caracciola, również „murowany“ mistrz w kategorji sportowej.

Impreza stała pod wysokim protektoratem byłego księcia regenta Mikołaja, który nawet sam stanął do wyścigu na swojej Bugatti. Sama trasa Feleac'u, która, jak na wyścig górski, wykazuje śmiesznie małe wzniesienie, została utrudniona przez sztuczny wiraż poprzedzony silnym bardzo spadem. Wyścig, który odbył się przy pięknej pogodzie obfitował niestety w liczne nieszczęśliwe wypadki. Już przy treningu poniosło śmierć dwóch motocyklistów.

Najlepszy czas dnia osiągnął — jak można się było tego domyślić — mistrz z pod znaku ADR, redukując rekord Feleac'u z 4 min. 9 sek. na 2 min. 38 sek. (!) Drugi czas dnia uzyskał książe

Liechtenstein na Bugatti (2 min. 59 sek.). Trzeci przybył do mety książę Mikołaj Rumuński, który jednak jechał poza konkurencją. W kategorji sportowej zwyciężył, oczywiście, Caracciola na SSK. Stuck uzyskał w ogólnej klasyfikacji tytuł mistrza górskiego Europy w kategorji wyścigowej, osiągając 39 punktów, zaś Caracciola mistrzostwo kategorji sportowej 35 punktów.

A więc rozgrywki o mistrzostwo górskie Europy zostały zakończone! Turniej ten, który emocjonował cały świat sportowy i gnał zawodników z jednego zakątka Europy do drugiego, zakończył się zasłużonem zwycięstwem Stucka i Caraccioli, którzy od początku do końca zdołali utrzymać prowadzenie. Z polskich kierowców w imprezie tej brali udział: Henryk Liefeldt na ADR (Zbraslaw — Zakopane: 6 punktów) oraz Jan Ripper na Bugatti (Zakopane 4 punkty).

* * *

(w) W niedzielę odbył się drugi rajd motocyklowy, zorganizowany przez ruchliwy Krakowski Klub Motocyklowy.

Rajd posiadał charakter wewnętrzny i zgromadził na starcie przeszło 20 uczestników.

Trasa rajdu wynosiła 300 klm i prowadziła z Krakowa przez Wieliczkę — Bochnię, — Brzesko — Tymową — Nowy Sącz — Krościenko — Nowy Targ — Myślenice z powrotem do Krakowa.

Na trasie znajdowały się trzy punkty kontrolne w tem jeden tajny w pobliżu Tymowej.
Jako komandor rajd prowadził p. Wilhelm Ripper znany automobilista. Potłuczeniu na trasie uległa zawodniczka p. Wrońska, która na szczęście wyszła bez większych kontuzyj.

Najlepszy czas uzyskał p. Wojda i dla motorów z przyczepkami p. Damski.

Wyniki szczegółowe przedstawiają się następująco: Maszyny do 250 ccm pojemności: 1) Zakrzewski na „DKW" 117 punktów, 2) Hellerówna na „Francis Barnett" 102 pkt., 3) Filarski na „Ariel" 250 ccm 100 pkt.

Maszyny do 600 ccm pojemności: 1) Wojda „BSA" 137 pkt., 2) Bahr „Ariel" 136 pkt., 3) Richter „Dunett" 135 pkt., 4) Szypulski „Ariel" 134 pkt., 5) Kocwa „OEC" 133 pkt., 6) Sieglitz „Armor" 132 pkt.

Maszyny ponad 600 ccm: 1) Sroczyński „Indian" 127 pkt., 2) Hołuj S. „Harley" 118 pkt., 3) Hołuj J. „Harley" 115 pkt.

Maszyny z przyczepkami ponad 600 ccm: 1) Damski „Harley" 136 pkt., 2) Pizel „Harley" 119 pkt., 3) Zieliński „Harley" 110 pkt.

Maszyny z przyczepkami do 600 ccm: 1) Chachulski „Ariel" 111 pkt., 2) Kardaszewski „Ariel" 110 punktów.

Organizacji rajdu dobra.



Trzydniowy rajd automobilowy pań zakończył się w dniu 1 października uroczystem rozdaniem nagród w lokalu Automobilklubu w Warszawie. Na zdjęciu grupa uczestniczek rajdu z nagrodami: siedzą od lewej: Toepferowa, Zajączkowska-Meissnerowa, Koźmianowa, Baczewska, Podhorodeńska, Romerowa, Skarbek-Tłuchowska, Stalowska; na podłodze siedzi Jan Ripper.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

POZNAŃ. (Groźna katastrofa samochodowa.) W niedzielę o godzinie 1,30 w nocy wydarzyła się na szosie Czempin — Śrem 8 klm od Śremu wstrząsająca katastrofa samochodowa, której ofiarą padli burmistrzowie Szamotuł i Witkowa pp. Scholl i Neumann. Z katastrofy wyszli lekko kontuzjowani p. Jankowski, który prowadził wóz oraz dr. Owsiany z Szamotuł. Tragiczny ten wypadek wywołał w kołach automobilistów poznańskich wielkie poruszenie, gdyż p. Leon Jankowski jest jednym z najruchliwszych członków Automobilklubu Wielkopolski i wielokrotnym uczestnikiem samochodowych imprez sportowych. W niedzielę rano udała się na miejsce wypadku komisja Automobilklubu Wlkp. z wiceprezesem Głowińskim i ref. prawnym kom. sport. sędz. Paszkiewiczem. Po szczegółowem zbadaniu wszelkich okoliczności stwierdzono, iż prawdopodobny przebieg katastrofy był następujący:

„Fiat" nr. rej. PZ 43 625, prowadzony przez p. Jankowskiego, wszedł w krzywiznę w lewo przed miejscem katastrofy w środku profilu szosy, jak wskazywały ślady. Szybkość jazdy nie mogła być zbyt wielka, gdyż inaczej p. Jankowski byłby „ciął" krzywiznę. Jednak krzywizna ta, mimo poprzedniego dość silnego spadu, była wadliwie profilowana, gdyż samochód, znajdujący się w punkcie jej środkowym, nie opierał się o płaszczyznę wewnętrzną wypukłości szosy, lecz był już na płaszczyźnie zewnętrznej. Wobec tego, że w chwili wypadku był silny deszcz, a zewnętrzna płaszczyzna krzywizny była silnie piaszczysta, samochód natychmiast dostał się w silny poślizg boczny i staczał się ukośnie około 30 metrów po prawym stoku krzywizny, ku żelaznemu mostkowi, przez strugę w dole. Prosty ślad wykazywał, że kierowca starał się spokojnie opanować poślizg. Zanim jednak wóz zdołał zatrzymać, „Fiat" uderzył ukośnie bokiem o żelazną poręcz mostku, którą złamał, a górna jej poręcz, przebijając przednią szybę i wyginając się w górę, uderzyła siedzącego obok kierowcy burmistrza Neumanna w piersi i rzuciła go wtył na burmistrza Scholla, podczas gdy dolne poprzeczki poręczy, uderzając z boku o drzwi, rozłupały karoserję z całej strony prawej i ztyłu, przez co pp. Scholl i Neumann zostali wyrzuceni z wozu. Równocześnie wóz prawem przedniem i tylnem kołem uderzył o dwa kamienie przy mostku, a przez to uderzenie został odrzucony na most, gdzie stanął.

Nadmienić należy, że przed krzywizną niema znaku drogowego i krzywizna nie jest oznaczona białemi znakami na drzewach i kamieniach.

Na podstawie tego można z dużem prawdopodobieństwem stwierdzić, że na genezę wypadku złożyło się kilka przyczyn:

1. brak znaków ostrzegawczych, 2. wadliwy i niesłychanie niebezpieczny profil krzywizny, uniemożliwiający prawidłowe jej przejeżdżanie nawet przy suchej nawierzchni, 3. piaszczysta nawierzchnia po zewnętrznej stronie krzywizny, 4 silny deszcz.

ŚRODA. (Autobus wpada do rowu.) Na szosie między Środą a Kostrzynem autobus PZ 46 102,



Na szosie między Środą a Kostrzynem rozbił się, wjeżdżając do rowu, autobus, własność Klemensa Walkowiaka z Kostrzyna.

własność Klemensa Walkowiaka z Kostrzyna, kierowany przez szofera Franciszka Kozłowskiego wjechał w rów przydrożny, przyczem dwóch pasażerów odniosło lekkie pokaleczenia. W dochodzeniach ujawniono, że wypadek wydarzył się wskutek wadliwego funkcjonowania kierownicy oraz pęknięcia resoru.

LWÓW. (Autobus wjechał na tramwaj.) W piątek w południe wydarzyła się we Lwowie na ul. Łyczakowskiej katastrofa autobusowa, której ofiarą padło 7 osób.

Autobus przepełniony pasażerami, zjeżdżając z góry od rogatki, wjechał całym pędem na wóz tramwajowy nowego typu, objeżdżający pętlicę torową obok parku Głowackiego. — Następstwa zderzenia były straszne. Autobus uległ zupełnemu rozbiciu, a 7 osób, znajdujących się wewnątrz, zostało pokaleczonych szkłem. Rannych odwieziono do szpitala powszechnego. Przyczyną katastrofy było zepsucie się hamulca w autobusie.

BRZEŚĆ n/Bugiem. (25 ofiar katastrofy autobusowej.) W tych dniach autobus pasażerski, kursujący między Brześciem a Terespolem, na 5 kilometrze od Brześci uległ katastrofie z powodu pęknięcia przedniej osi.

Samochód nagle się przewrócił na zakręcie stromej szosy i doszczętnie rozbił, grzebiąc pod sobą licznych pasażerów, z których 25 doznało ciężkich obrażeń ciała, 7 walczy ze śmiercią w szpitalu w Brześciu, dokąd zostali przewiezieni.

PARYŻ. (Straszliwa katastrofa sterowca R 101.) Angielski olbrzym powietrzny R 101, który wyruszył w oddawna oczekiwaną podróż Londyn — Indje bez lądowania, uległ nocą z 5 na 6 bm. strasznej katastrofie. Sterowiec wyruszył późnym wieczorem ze stolicy Imperjum, żegnany uroczyście przez przedstawicieli rządu z księciem Walji i Mac Donald'em na czele, o północy wśród gwałtownej burzy przebył kanał i o godz. 2-giej nad ranem znalazł się nad wioską Alonnne, ca. 65 klm. na północ od Paryża. Lecąc bardzo nisko, przeważnie około 30 metrów nad ziemią zawadził o wysokie drzewo, tracąc ster horyzontalny. Pozbawiony możności manewrowania, olbrzym uderzył dwukrotnie o ziemię, łamiąc się w trzech miejscach. Spowodowało to eksplozję wodoru w komorach nośnych sterowca, oraz zapalenie się zapasów ropy w rezerwoarach. R 101 stanął w płomieniach, w których śmierć znalazło 47 osób, z pośród 54 stanowiących załogę i pasażerów. Pozostałych 7 osób ocalało dzięki pęknięciu zbiornika z wodą, która ochroniła ich przed spaleniem. W płomieniach znalazł śmierć lord minister lotnictwa Wielkiej Brytanji Thomson, oraz szef departamentu lotnictwa cywilnego Sir Septon Brancher. Barney, konstruktor sterowca ocalał szczęśliwym trafem. Na miejsce wypadku przyleciała kilkoma samolotami ekspedycja ratunkowa z Londynu oraz z Paryża. Nad ranem przyleciał samolotem również książę Walji.

Z KRAJU

Ruch autobusów miejskich w stolicy

We wrześniu autobusy miejskie przewiozły 1.382.336 pasażerów, przeciętnie dziennie 46.000 (w sierpniu 35.400, w lipcu 38.300). W sierpniu skorzystało z komunikacji autobusowej 1.098.426 pasażerów, a zatem we wrześniu w porównaniu z sierpniem, o 283.810 osób więcej (przeszło 25 pr.)

Frekwencja w autobusach we wrześniu jest jednak jeszcze daleka od frekwencji w marcu rb., gdy autobusy przewiozły 2.001.657 osób.

Wozokilometrów wykonały autobusy we wrześniu 125,834, o 11,383 więcej niż w sierpniu. Na wozokilometr przypada we wrześniu 11 pasażerów (w sierpniu 9,6).

Prawa jazdy w Warszawie

Komisarjat Rządu m. stoł. Warszawy wydał w z. m. 344 nowe prawa jazdy (z tego 4 kobietom), w tej liczbie 277 na samochody z wyjątkiem wozów użyteczności publicznej, 34 na wszystkie samochody, nie wyłączając wozów użyteczności ulicznej, 17 na samochody i motocykle prywatne i 16 na same motocykle.

Do 1 października wydano ogółem w r. b. 4 424 prawa jazdy, a wogóle dotąd 26 227 praw.

Nauka chodzenia

Podczas udzielania wskazówek przechodniom, jak mają chodzić przez ulicę, zwrócono uwagę, że brak znaków dla pieszych w wielu miejscach. Takie znaki dla pieszych miały być umieszczone przez zarząd wydziału technicznego, jednak zabrakło odpowiednich kredytów i przechodnie nie orjentują się którędy wolno przechodzić. Komisarjat rządu zwrócił się do wydziału technicznego w sprawie doraźnego wymalowania linji na najwięcej obciążonych pod względem ruchu skrzyżowaniach. Wydział techniczny nie wykonał tego, wobec czego komisarjat rządu ma wykonać te roboty. Zastępca kierownika działu drogowego p. Bukowski z przodownikiem policji pomalowali sami pasy białą farbą.

Regulowanie ruchu ulicznego w stolicy

W ub. tygodniu nastąpiło ponowne ustawienie przy zbiegu Al. Jerozolimskich i Marszałkowskiej budki dla policjanta, regulującego ruch za pomocą sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej. Budka ta była wykonana z blachy, wobec czego mieszczący się w niej policjant nie był dostatecznie chroniony przed wpływami atmosferycznemi. Obecnie wykonywana jest izolacja budki oraz ogrzewanie elektrycznością, latem zaś działać będą wentylatory elektryczne.

Samochody w województwie warszawskiem

W ub. miesiącu warszawski urząd wojewódzki zarejestrował 60 samochodów (w sierpniu 75, w lipcu 65), z tego 29 osobowych, 9 ciężarowych i półciężarowych, 5 autobusów, 4 dorożki, samochód specjalny i 12 motocykli. Wydano 198 praw jazdy, z czego 2 kobietom i 14 potwierdzeń zgłoszeń o uruchomienie przedsiębiorstw autobusowych. Dokonano ponownego, technicznego przeglądu 12 autobusów, wobec stwierdzenia podczas kontroli defektów.

Uruchomiono linję autobusową Płock—Łódź.

Kradzież motocykla

W nocy z dnia 1. na 2. bm. skradziono w Strzelnicy w Pniewach motocykl marki Ariel, nr. rej. PZ 42 339, nr. silnika 9 896, nr. ramy 10 729, własność sierż. pilota Leona Ozorkiewicza z 3 p. lotn. w Poznaniu. Motocykl jest typu spor-



Samochód marki Fiat, nr. rej. 43 625, własność p. L. Jankowskiego krótko po wypadku. Na pierwszym planie pogięta i połamana poręcz mostu oraz wyłamane kamienie przydrożne.

towego, czarno lakierowany, z osobnym zbiornikiem na olej, znajdującym się między silnikiem a rurą wydechową oraz podwójnym karburatorem. Zbiornik benzynowy o pojemności 16 litrów. oświetlenie i sygnał elektryczny. Według przypuszczenia właściciela złodziej prawdopodobnie zbiegł do Wronek. Uprasza się wszystkich motocyklistów o zwracanie bacznej uwagi na motocykl tej marki, a na wypadek wykrycia sprawcy o doniesienie o tem organom P. P.

O polski samochód

W ub. piątek przedstawiciele prasy warszawskiej zgromadzili się u pułk. Meyera, kierownika Polskich Zakładów Inżynierji, aby wysłuchać objaśnień, tyczących się prac i dążeń nad stworzeniem wielkiej rodzimej produkcji samochodowej.

Okazuje się, że państwowe zakłady inżynierji już weszły w porozumienie z firmą szwajcarską „Saurera", mającą swoje filje w różnych krajach Europy i w Ameryce.

Na podstawie tego porozumienia, zjednoczone fabryki samochodów, należące do państwowych zakładów inżynierji (a więc i dawny „Ursus") budować będą według licencji benzynowe i ropne samochody ciężarowe typu „Saurera". W ten sposób kraj posiada własną produkcję ciężarowców (2—7 ton).

Zakłady „Saurera" wyjednały w związku z tą tranzakcją pożyczkę zagraniczną, udzieloną państwowym zakładom inżynierji na dobrych warunkach.

Teren tej przyszłej produkcji, tj. byłą fabrykę „Ursusa" zwiedzono wczoraj. Następnie pokazano dziennikarzom także i wielki kompleks fabryczny „C. W. S." na Pradze, gdzie budowa różnych samochodów i motorów rozwija się na coraz większą skalę.

Wynika z tych oględzin, że w dziedzinie budowy samochodów ciężarowych oprzemy się na wzorach i kapitale zagranicznym zaś samochody osobowe budować będziemy według własnych planów, które C. W. S. (Centralne warsztaty samochodowe) zrealizują już wkrótce, wypuszczając dwa nowe typy silników (4 i 8 cylindrowe) oraz całych podwozi.

O stan dróg

Liczne rzesze automobilistów zwracają naszą uwagę na zaiste skandaliczny stan drogi Warszawa—Radom na odcinku Tarczyn i Grójec i dalej — na Białobrzegi.

Niema tygodnia, żeby na tej tak ważnej arterji komunikacyjnej, nie zdarzył się jakiś ciężki wypadek uszkodzenia maszyny.

Ponieważ niewątpliwie pewne sumy przeznaczone są na konserwowanie także i tej szosy, przeto należy mniemać, że sumy te nie są celowo zużywane, lub też, że są absolutnie niewspółmierne z kosztami, niezbędnemi do utrzymania tego jednego z ważniejszych szlaków.

Sprawa domaga się, ażeby władze powołane sprawdziły ją na miejscu, nie pozwalając na dalsze niszczenie drogich maszyn — i na dalszą kompromitację gospodarki szosowej.

Dotychczas brak jest na szosie tej nawet zapowiedzi remontu.

Co tam dziać się będzie z wiosną — przy roztopach?

Jak kalkulują fabryki swoje wozy samochodowe?

Ze względu na ogólne zainteresowanie się automobilizmem nie od rzeczy będzie zwrócić uwagę na ceny pewnych wozów u nas i zagranicą i na ich kalkulację na naszym rynku krajowym.

Jeden z najpopularniejszych u nas wozów amerykańskich Ford kosztuje w Ameryce 620 dol.; u nas po doliczeniu kosztów przewozu, podatków etc. cena jego wynosi 1 450 dol. czyli o 135 proc. drożej. Podobnie kalkulują się też i inne tanie wozy amerykańskie.

Natomiast popularny wóz europejski Citroen kosztuje loco Paryż 38 500 fr., t. j. — 1 540 zł, zaś u nas 19 500 zł, czyli, że między ceną paryską a naszą tej marki jest zaledwie 41 proc. różnicy.

Zwrócić przytem należy uwagę na to, że europejskie wozy są także kalkulowane nierównomiernie i że różnica 41 proc. w cenie samochodu na miejscu jego wyrobu u nas należy wprost do wyjątkowych, co powoduje znaczne obniżenie jego ceny.

Otwarcie Targów Używanych Samochodów

Dotychczas nieznana impreza w Polsce, jaką są Targi Używanych Samochodów odbędzie się w Poznaniu. Targi Używanych Samochodów zostaną otwarte o godzinie 9-ej rano w niedzielę, dnia 12 października 1930 r. w halach Targu Poznańskiego przy ul. Marszałka Focha obok hali reprezentacyjnej. Warunki kupna i sprzedaży będą rozmaite, gotówkowe, ratalne i kredytowe. Zgromadzone na Targach auta są przeróżnych marek i będzie można nabyć wozy prawie że jeszcze nie używane i takie, które mają za sobą dobrą przeszłość.

Zgromadzenie liczniejszej liczby samochodów przy warunkach konkurencyjnych spowoduje niewątpliwie poważne zainteresowanie się ogółu, który skorzysta z niezwykłej imprezy. Wejście na Targi jest bezpłatne.

Z ZAGRANICY

Ile kobiet w Ameryce prowadzi samochód?

Według ostatniej statystyki amerykańskiej samochodowej Izby Handlowej, z końcem roku ubiegłego w Stanach Zjednoczonych było 7,384,145 kobiet prowadzących samochód. Jest to około 24,5 proc. wszystkich kierowców Ameryki. W niektórych Stanach procent ten jest znacznie większy. Np. w Detroit wynosi on 43,4, zaś w mieście Jonesbon w stanie Arkanza aż 59,21. Ponieważ na zarejestrowane wypadki samochodowe przypada zaledwie 6 proc. na kobiety, okazuje się, że płeć słaba jest jednak najlepszym, bo najostrożniejszym szoferem.

Salon automobilowy w Londynie

Salon automobilowy w Londynie otwarty zostanie w dniu 18—26 bm. w „Olympia-Hall". Zgłosiło dotąd swój udział około 80 firm, w tem 31 angielskich, 19 francuskich, 18 amerykańskich, 6 włoskich, 3 belgijskie oraz jedna niemiecka i austrjacka.

Szosa dla samochodów przez całą Europę

Zjednoczenie angielskich automobilistów postawiło wniosek na zjeździe Międzynarodowego Stowarzyszenia Turystycznego w Konstantynopolu, aby Stowarzyszenie zaproponowało wszystkim organizacjom wybudowanie szosy samochodowej od francuskiej przystani Calais do Konstantynopolu. Projekt przyjęto i za jakiś czas stowarzyszenie otrzymało tyle deklaracyj, że projekt ten już można urzeczywistnić.

Dążeniem angielskiego zjednoczenia jest, aby Anglja połączona została przez tę szosę z Indjami, ponieważ po wybudowaniu szosy z Calais do Konstantynopolu ma być ta droga przedłużona przez Małą Azję do Indji. Obecnie zwrócono uwagę na europejską część tego planu, mającego wielkie znaczenie. Według przypuszczenia angielskiego zjednoczenia wydatki na wybudowanie tej szosy wynosić będą 2 miljony funtów szterl. Z ogólnej długości 1 800 mil szosa we Francji będzie miała długość — 32 mil, w Belgji — 220, w Niemczech — 420, w Austrji — 215, w Węgrzech — 245,

w Jugosławji — 380, w Bułgarji — 225, reszta — w Turcji. W razie, gdyby Turcja sprawiała trudności ruchowi samochodowemu na swem terytorjum, Anglicy proponują, aby szosa z Budapesztu przez Bukareszt prowadziła do Constancy na brzegu Czarnego Morza.

Prasa rumuńska uznaje, jakie korzyści przyniesie ta szosa państwom europejskim, przez które będzie prowadziła, zwracając na to uwagę rządu rumuńskiego, który mógłby postarać się o to, aby szosę rządowi rumuńskiemu nie munję. Spełnić to zadanie wybudowano i przez Rubędzie lekko, ponieważ, o ile szosa prowadzić będzie do Constancy, Anglicy będą bardzo daiecy od swego planu — połączyć Anglję z Indjami.

Nie będzie już kradzieży samochodów

Prasa szwedzka zapowiada, że wreszcie będą mogli właściciele samochodów odetchnąć z ulgą i przestaną się obawiać kradzieży wozów. Wynalazca szwedzki nazwiskiem Staaf skonstruował bezpiecznik, który demonstrował już w Szwecji i w Niemczach i który, jak zapowiadają fachowcy, zabezpieczy całkowicie samochody przed złodziejami.

Jest to mały zamek, który można wmontować do każdego wozu. Przez pociśnięcie dźwigni otwiera się wieko, płyta kontaktowa wysuwa się naprzód i może być wyjęta. Wyjęcie jej uniemożliwia puszczenie w ruch motoru. Pociśnięcie dźwigni przerywa równocześnie działanie baterji, względnie magneta i silnika.

Wynalazca rozpisał konkurs, w którym mówi, że każdy konstruktor, który potrafiłby wprowadzić w ruch silnik po wyjęciu owej płyty kontaktowej, otrzyma od niego samochód za darmo. Mimo licznych usiłowań, nikomu nie udało się dotąd wygrać tego oryginalnego konkursu.

Ile i gdzie kosztuje przejazd tramwajem, autobusem i kolejką

W Londynie cena przejazdu w autobusach kursujących po mieście jest rozmaita, zależnie od tego, jakie towarzystwo jest właścicielem linji.

Cena biletu za przejazd 1 klm. waha się w granicach od 1 penny (15 gr) do 2 pensów (30 gr.).

Bilet tramwajowy kosztuje na całą przestrzeń tylko 1 penny; bilet kolei podziemnej pół penny (7½ gr) za milę ang. (koło półtora kilometra).

W Paryżu istnieją zarówno w tramwajach, jak i omnibusach i kolei podziemnej dwie klasy. W II klasie kosztuje kurs 60 centymów (20 groszy), dwa kursy 90 centymów (30 groszy) I klasa jest o 30 cent. (10 groszy) droższa.

W kolei podziemnej t. zw. „metro", istnieje tylko jeden kurs na jednej przestrzeni, kosztuje on w II klasie 70 cent. (35 groszy).

W Wiedniu kosztuje bilet tramwajowy 32 austrjackie grosze (naszych groszy 40). Autobusy są zależnie od przestrzeni opłacane od 10 do 50 gr. austrj. za bilet.

W Rzymie bilet tramwajowy, zarówno, jak autobusowy kosztuje 60 centesimi (30 groszy), są też kombinowane bilety, uprawniające do przesiadania się z tramwaju do autobusu.

W niedzielę tramwaje są droższe o 10 cent. (5 groszy).

W Madrycie kosztuje bilet tramwajowy 15 pesetów (15 gr), kolej podziemna 10 do 30 pesetów.

Komunikat
Automobilklubu Polski

Protokół z posiedzenia Jury „Pokazu i konkursu piękności samochodów".

Odbytego w parku im. Paderewskiego w dniu 5 października 1930 r.

Obecni: p. Prezydent Miasta inż. Słomiński. p. Czaykowski, p. Missuna przedstawiciele Ligi Samowystarczalności Gospodarczej, p. redaktor Kleszczyński, p. redaktor Hemar,

oraz z ramienia A. P.: p. Regulski, prezes Komisji Sportowej i wiceprezes A. P., p. Fuchs, wice-prezes A. P., p. Sznarbachowski, generalny sekretarz A. P., p. Seńkowski, wice-prezes Komisji Sportowej, p. Wachowski, p. Bogusławski, p. Sękowski.

Nagrodzono: 1) nr. 48 Talbot — p. Maurycowa hr. Potocka, 2) nr. 13 Auburn-Cord — p. Jarosław hr. Potocki, 3) nr. 15 Austro-Daimler — p. Burger, 4) nr. 21 Packard — p. Br. Rostocki, 5) nr. 68 Chrysler — p. Żółkiewska, 6) nr. 8 Citroën — p. Turnaiowa.

Wyróżniowo: 1) nr. 63 Delage — p. Maryańska, 2) nr. 41 Voisin — „Saint Didier", 3) nr. 16 Steyr — p. Gebethnerowa, 4) nr. 55 Talbot — p. Kniaziołucka, 5) nr. 43 Fiat — p. Srzednicki, 6) nr. 2 Hudson — p. Grabowski.

Specjalne uznanie i ogólne wyróżnienie nr. 17 C. W. S. za całkowite wykonanie krajowe podwozia i karoserji.

Uznanie i wyróżnienie dla samochodów karosowanych w kraju: 1) nr. 21 Packard — p. br. Rostocki, karoserja — Flinkowski, 2) nr. 68 Chrysler — p. Żółkiewska, karoserja — Karlux, 3) nr. 62 Delage — p. Malinowski, karoserja — Kapeka, 4) nr. 42 Fiat — p. Arkuszewski, karoserja — Plage i Laśkiewicz, 5) nr. 55 Talbot — p. Kniaziołucka, karoserja — Karlux, 6) nr. 65 Delage — p. Żochowski, karoserja — Flinkowski.

Odpowiedzi redakcji

Pan J. Andrzejewski, Łódź. Zaległe numery naszego pisma zostały już wysłane. Zapytania, o którem Pan pisze, redakcja nasza nie odebrała. Zechce je Pan powtórzyć, a chętnie odpowiemy.

Pan M. T., Gdynia. — Bezwzględnie nie radzimy Panu kupować wspomnianego samochodu, raz, że marki tej wogóle się już nie widzi, a dalej, że fabryka ta została zlikwidowana. Co do ciężarówki, to polecić możemy Panu Forda lub Chevroleta.

HUMOR

Gwarancja

Pechowicza skazali za kradzież motocykla na rok więzienia. Po wyroku powiada on:

— Skazali mnie, bo mnie skazali, ale skąd ta fabryka mogła o tem wiedzieć!

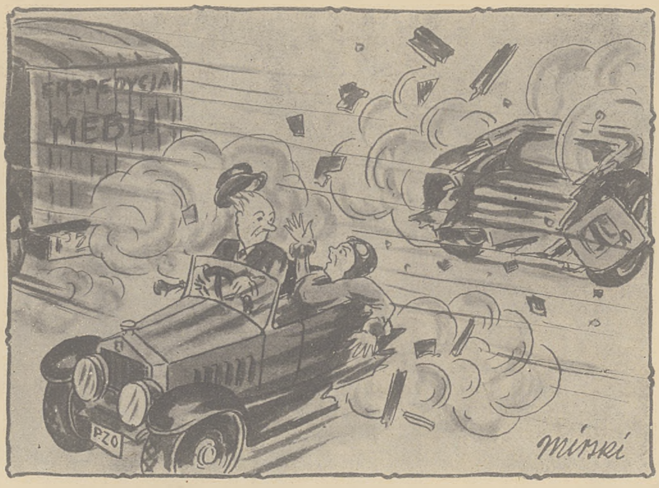
— Jakto? — pyta sędzia.

— No, bo w skrzynce z narzędziami skradzionego motocykla znalazłem kartkę z napisem „jeden rok gwarancji" i podpisem fabryki!

Dowiedział się!

W ciemną dżdżystą noc wybrał się pan Filek samochodem do Środy i zabłądził. Na rozstaju dróg widzi drogowskaz, w żaden sposób jednak nie może go odczytać. W końcu wspina się po słupku, by u szczytu odczytać tablicę. Widniał tam napis: „Świeżo malowane".

Proste rozwiązanie



Mąż. — Widzisz, masz teraz wóz dwuosobowy, jaki zawsze pragnęłaś mieć!

Logika

Sprzedawca: — Ten wóz mogę panu polecić. Posiada nadzwyczajny zryw, wspaniałą akcelerację, świetne hamulce. Wyciąga 100 klm. na godzinę.

Pan Nowobogacki: — No, w takim razie nie wchodzi on dla mnie wogóle w rachubę. Moja willa jest tylko o 50 klm. odległa od miasta!

„Szkoda", czyli pan Filek ma zmartwienie

Pan Filek ma dobre serce, to też chciałby swemu przyjacielowi, żeniącemu się właśnie, zrobić przyjemność. W tym celu radzi się znajomego:

— Chciałbym Guciowi na prezent ślubny podarować samochód, nie wiem tylko jakiej marki.

— Mojem zdaniem: Skoda — brzmiała odpowiedź.

Słuszna uwaga

Przed małą chatką farmerską w Teksasie zatrzymuje się wspaniały samochód, z którego wysiada wytworny dżentelmen. Z chatki wychodzi wówczas stary farmer.

— Ojcze! — woła ów wytworny młodzian — przypominasz mnie sobie jeszcze! Przed pięciu laty posłałeś mnie do miasto po tytoń. Ja więcej nie wróciłem i w ciągu tych lat dorobiłem się znacznego majątku. Tam oto stoi mój własny Cadillac.

— No dobrze — odpowiada farmer — a gdzie masz tytoń?

Nie chcę autem...

W Warszawie cieszy się wielkiem powodzeniem „Szopka polityczna".

Między innemi występuje gen. Sikorski, który śpiewa:

„Proponowano już autem mi przybycie.

Do Belwederu miał wieźć Cadillac mnie.

Choć źle i trudno mi żyć — lecz kocham życie.

Piechotą tam mogę przyjść, lecz autem nie..."

Anons

Wcześnie rano dzwoni obdarty włóczęga do drzwi wytwornej willi.

— Dźźźieńdobry panu. Pan dał anons do gazety, że pan poszukuje szofera.

— No tak, ale pan jest kompletnie zalany!

— Pan szukał szszszofera z długoletniem doświadczeniem i doskonałemi świadectwami.

— Tak. Ma pan je przy sobie?

— I abstynenta?

— Tak.

— No jjja właśnie chciałem panu ośśświadczyć, że unnie mogę przyjąć tej posady.

Komunikat Automobilklubu Wielkopolski

1. *Roczne Walne Zebranie.* W sobotę, dnia 25 br. o godzinie 17 odbędzie się w sali Bazarowej, Poznań, Aleje Marcinkowskiego 10. Walne zebranie Automobilklubu Wielkopolski z następującym porządkiem obrad:

1) Zagajenie i wybór prezydjum Walnego Zebrania.
2) Odczytanie protokółu z ostatniego Walnego zebrania.
3) Sprawozdanie ustępującego Zarządu.
4) Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej.
5) Udzielenie absolutorjum ustępującemu Zarządowi.
6) Wybór pięciu członków Komitetu w miejsce ustępujących.
7) Wybór Komisji Rewizyjnej.
8) Uzupełnienie statutu.
9) Wnioski.
10) Wolne głosy.

O ile na godzinę 17-tą nie stawi się statutem przewidziana liczba członków, natenczas odbędzie się o godz. 17,30 następne zebranie, którego uchwały będą prawomocne bez względu na ilość obecnych.

Wnioski mające wejść pod obrady Walnego Zebrania należy przesłać do Sekretarjatu A. W. w Poznaniu najdalej do dnia 11. 10. 1930 r.

Zwracamy się do pp. członków z apelem o jak najliczniejszy udział w Walnem Zebraniu, które odbywane tylko raz do roku, powinno zgromadzić wszystkich pp. członków Automobilklubu.

Członkowie, którzy z ważnych powodów nie mogą wziąć udziału w Walnem Zebraniu mogą na podstawie art. 9 ust. 3 statutu A. W. przelać swój głos na innego członka A. W. Jeden członek nie może jednakowoż zastępować więcej jak 5-ciu członków.

Chcąc nadać zebraniu charakter zejścia towarzyskiego i umożliwić bliższe zapoznanie się PP. Członków Klubu, urządzamy w dniu Walnego Zebrania *o godzinie 19-tej bankiet towarzyski,* na który zapraszamy PP. Członków. Cena za nakrycie wynosi zł. 20. Na wspomniany bankiet zamierzamy zaprosić także przedstawicieli władz, ażeby podkreślić ścisły kontakt Klubu z władzami.

Pozwalamy sobie wyrazić przekonanie, iż tegoroczne Walne Zebranie, jak też odbywający się bezpośrednio po zebraniu bankiet zgromadzą jak największą ilość PP. Członków Klubu, którzy spędziliby chociaż raz do roku jeden wieczór wspólnie w Klubie.

2. *Nowe znaki ostrzegawcze w mieście Poznaniu.* W ostatnim czasie umieścił Miejski Urząd Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego nowe znaki ostrzegawcze na ulicach miasta Poznania. Pismem z dnia 15. 9. br. zostaliśmy o powyższem uwiadomieni i zarazem Wydział Bezpieczeństwa donosi nam, że niezastosowanie się do nowych znaków ostrzegawczych będzie *bezwzględnie* karane.

Dla informacji PP. Członków podajemy opis nowych znaków oraz ich znaczenie:

a) okrągła tarcza czerwona: Przejazd zakazany dla wszystkich pojazdów.

b) okrągła tarcza czerwona z rowerzystą w białym kolorze: Przejazd zakazany dla cyklistów.

c) okrągła tarcza czerwona z jeźdźcem w białym kolorze: Przejazd zakazany dla jeźdźców.

d) okrągła tarcza czerwona z samochodem ciężarowym w białym kolorze. Przejazd zakazany dla wozów ciężarowych.

e) okrągła tarcza niebieska z czerwoną obwódką: Postój zakazany.

f) okrągła tarcza niebieska z białą strzałką: Dozwolony kierunek jazdy.

g) okrągła tarcza niebieska z białą literą P.: Miejsce postoju.

W interesie PP. Członków leży, by do powyższego rozporządzenia się zastosowali i temsamem uniknęli nieprzyjemnych następstw.

3. *Jazda za lisem.* Na zakończenie tegorocznego sezonu sportowego urządza A. W. w niedzielę, dnia 26 października br. tradycyjną „Gonitwę za lisem". Regulamin „Gonitwy" i bliższe szczegóły nadeślemy PP. Członków osobno.

4. *Członkowie.* Na zebraniu Komitetu w dnia 19. 9. br. przyjęto na członków: p. Leona Śliwińskiego z Poznania, ul. pl. Wolności 11; — p. dr. Schneidera Marcina z Leszna, ul. Przemysłowa; — p. Leona Plucińskiego z Swadzima, pow. Poznań; — p. Stanisława Nykę z Poznania, ul. Wrocławska 33; — p. dr. Jana Luttelmana z Piasków, pow. Gostyń; —p. Henryka Makowskiego z Kruszwicy; — p. Helmuta Buettnera z Kosztowa, pow. Wyrzysk; p. Bronisława Lompę z maj. Dębe, p. Kalisz; — p. Karola Raczkowskiego z Poznania, Mazowiecka 45; — p. inż. Witolda Okoniewskiego z Poznania, Hotel Polonia; — p. Marjana Domagalskiego z Poznania, ul. Św. Marcin 34; — p. Rudolfa barona Gersdorffa z Parska p. Bojanowo Stare pow. Śmigiel; — p. Witolda Mierkiewicza z Poznania, ul. Półwiejska 22; — p. Jana Kawczyńskiego, ul. Klonowicza 5; p. Willema barona Bickera z Ujazdu pow. Śmigiel p. Grodzisk; — p. Wojciecha Staszewskiego z Pobiedzisk; — p. Witolda Watt-Skrzydlewskiego z Lucin pow. Śrem; — p. Franciszka hr. Żółtowskiego z Nekli pow. Środa; — p. Marka Groswerta z Gdyni, ul. Starowiejska.

Rozmaitości ze świata

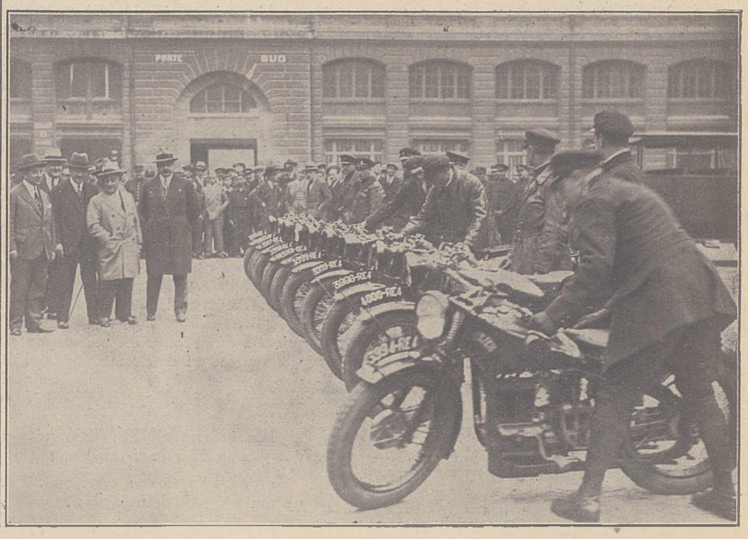




Zakłady Chenard-Walcker wyprodukowały ostatnio olbrzymi traktor, który wraz z przyczepką posiada nośność przeszło 25 tys. kilo, co odpowiada nośności wielkiego wagonu kolejowego. Traktor wyposażony jest w opony Michelin.

Ostatnie wyścigi o Wielką Nagrodę Czechosłowacji t. zw. „Circuit de Massaryk", obfitowały w nieszczęśliwe wypadki. M. innemi ofiarą wypadku stał się świetny kierowca francuski Michel Dore, który uległ b. ciężkim kontuzjom.

Przy policji paryskiej utworzono wreszcie brygadę motocyklową. Przed frontem brygady, widzimy prefekta policji francuskiej M. Chiappe, oraz dyrektora policji w Paryżu T. Guichard.



Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,32 zł, kwartalnie 3.86 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsca na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Redaktor naczelny i odpowiedzialny: Henryk Zgliński. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony: 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej.